LA MER ET LES MUSULMANS D'OCCIDENT AU MOYEN ÂGE

VIII^{e}-XIII^{e} siècle

Christophe Picard



ISLAMIQUES

LA MER ET LES MUSULMANS D'OCCIDENT AU MOYEN AGE

VIII^{e}-XIII^{e} SIÈCLE

Sommaire

DEUXIÈME PARTIE
MARINES, MARINS ET MARCHANDS

DEUXIÈME PARTIE

MARINES, MARINS ET MARCHANDS

Les études menées sur les flottes et les marins arabes au Moyen Age montrent l'importance du domaine maritime dans l'histoire du monde musulman durant cette période. Les premières ambitions navales du jeune empire furent le fait des Omeyyades de Damas, en Méditerranée contre Byzance jusqu'au siège de Constantinople en 717. Par la suite, le choix de l'Irak et la fondation de Bagdad par les Abbassides, à l'avènement de la dynastie au milieu du VIII[e] siècle, favorisèrent le déplacement du centre de gravité de l'islam et de ses forces vives vers l'Asie centrale et l'océan Indien. Toutefois, les dynasties des pays riverains de la Méditerranée surent rapidement tirer profit de la navigation et trouvèrent sur l'eau un moyen d'expansion. Ce mouvement qu'Ibn Khaldoun, avec un optimisme emprunt de fierté, a synthétisé dans ses *Prolégomènes*, prit de l'ampleur sous le califat des Abbassides avec l'émancipation politique des régions musulmanes les plus riches de l'ancien Empire romain ; la guerre de course, le commerce et parfois, comme en Crète et en Sicile, la conquête furent de puissants stimulants à la croissance des sites urbains du littoral.

Si les premiers signes de renouveau économique apparurent à l'intérieur des terres, souvent autour des capitales de dynasties autonomes que furent Fustat, Kairouan, Tahert, Fès ou Cordoue, le IX[e] siècle vit se développer les zones côtières et les villes portuaires qui, à l'image d'Alexandrie, Tunis, Bougie/Bejaia, Almeria, Ceuta ou Séville, redonnèrent à la Méditerranée le rôle de liaison qu'elle n'avait, de toute manière, jamais totalement perdu et celui de

centre économique. Du même coup, avec les puissants califats fatimide et andalou du Xᵉ siècle, puis l'émergence des dynasties égyptienne et berbères au Maghreb, la politique maritime devint un élément central de l'exercice du pouvoir, avant que le renouveau de Byzance en Orient, puis de l'Occident chrétien, ne remît en cause la suprématie et, bientôt, l'existence même des marines musulmanes en Méditerranée occidentale et sur l'Atlantique.

Derrière cette unité de façade, de profondes différences apparaissent d'une région à une autre au sein des pays d'islam. Outre les écarts notoires entre l'essor maritime dans l'océan Indien et celui que connut la Méditerranée à l'ouest du monde musulman médiéval, des divergences profondes persistèrent, malgré l'essor des liens entre Orient et Occident méditerranéens. Sur le plan politique, trois puissances émergèrent : l'Égypte, l'Ifriqya et l'Andalus proche du Maghreb Extrême. Une analyse rapide des politiques régionales indique une différence d'évolution, importante, entre ces trois pôles de l'islam occidental : à ce titre, l'Ouest du Maghreb, à partir d'Alger, et l'Andalus connurent une destinée maritime originale à plus d'un titre.

Pour comprendre la politique des Omeyyades, celle des émirs des Taifas au XIᵉ siècle, des Almoravides puis des Almohades aux XIIᵉ et XIIIᵉ siècles, il faut prendre en compte la tradition maritime des populations de la Péninsule et du Maghreb, sur laquelle les souverains s'appuyèrent, mais dont les intérêts et les objectifs sont à replacer sur un long terme transcendant largement les perspectives dynastiques. Cette tradition maritime, liée à la pêche, au cabotage, à la piraterie, mais également et de plus en plus, à partir du Xᵉ siècle, à la navigation au long cours depuis la Syrie jusqu'au seuil du Sahara, trouvait sa raison d'être, en particulier, dans des échanges de plus en plus fréquents entre les ports de l'Andalus et du Maghreb occidental, qu'avait raffermis l'union politique nouée par les califes de Cordoue à la suite de la prise de Ceuta en 931. Un dense réseau d'escales reliait désormais les ports méditerranéens à ceux de l'Atlantique, des Baléares à Lisbonne, et de Nûl Lamta à Oran. C'est dans ce rapport entre deux pôles ibérique et africain alors complémentaires, dont le détroit de Gibraltar formait l'axe central, plus que dans les entreprises navales des dynasties qu'il

faut trouver les traces du dynamisme des marins et des escadres de l'Andalus et du Maghreb occidental. C'est également la perte du littoral atlantique de l'Andalus, et d'une partie importante de ses villes maritimes orientales, qui provoqua, à moyen et long terme, une rupture profonde dans l'évolution maritime de l'Occident musulman après 1260.

[illegible] économique. De même avec les premiers califes [illegible] [illegible] des dynasties égy- ptiennes [illegible] la politique maritime devint [illegible] [illegible] Byzance en Orient, puis de l'Occident chrétien, [illegible] la suprématie et, bientôt, l'existence même des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale et sur l'Atlantique.

Derrière cette unité de façade, de profondes différences apparaissent d'une région à une autre au sein des pays d'islam. Outre les écarts notoires entre l'essor maritime dans l'océan Indien et celui que connut la Méditerranée à l'ouest du monde musulman médiéval, des divergences profondes persistèrent, malgré l'essor des liens entre Orient et Occident méditerranéens. Sur le plan politique, trois puissances émergèrent : l'Égypte, l'Ifrīqiya et l'Andalus proche du Maghreb extrême. Une analyse rapide des politiques régionales indique une différence d'évolution, importante, entre ces trois pôles de l'islam occidental : à ce titre, l'Ouest du Maghreb, à partir d'Alger, et l'Andalus connurent une destinée maritime originale à plus d'un titre.

Pour comprendre la politique des Omeyyades, celle des émirs des Taifas au XI[e] siècle, des Almoravides puis des Almohades aux XII[e] et XIII[e] siècles, il faut prendre en compte la tradition maritime des populations de la Péninsule et du Maghreb, sur laquelle les souverains s'appuyèrent, mais dont les intérêts et les objectifs sont à replacer sur un long terme transcendant largement les perspectives dynastiques. Cette tradition maritime, liée à la pêche, au cabotage, à la piraterie, mais également et de plus en plus, à partir du X[e] siècle, à la navigation au long cours depuis la Syrie jusqu'au seuil du Sahara, trouvait sa raison d'être, en particulier, dans des échanges de plus en plus fréquents entre les ports de l'Andalus et du Maghreb occidental, qu'avait raffermis l'union politique nouée par les califes de Cordoue à la suite de la prise de Ceuta en 931. Un dense réseau d'escales reliait désormais les ports méditerranéens à ceux de l'Atlantique, des Baléares à Lisbonne, et de Nūl Lamṭa à Ceuta. C'est dans ce rapport entre deux pôles ibérique et africain alors complémentaires, dont le détroit de Gibraltar formait l'axe central, plus que dans les entreprises navales des dynasties qu'il

PREMIÈRE PARTIE

Les étapes historiques

Chapitre I

LES OMEYYADES DE L'ANDALUS

Les premières manifestations de l'activité maritime sous contrôle arabe au Maghreb et dans l'Andalus datent de la conquête elle-même. L'épisode le plus célèbre est celui de la traversée du détroit de Gibraltar en vue de l'invasion de l'Espagne wisigothique depuis Ceuta. Toutefois, sous le gouvernement des Omeyyades de Damas et durant la période de l'émirat de Cordoue jusqu'aux années 840, de même qu'au Maghreb, les sources ne mentionnent pas de véritable mise en place d'une infrastructure navale contrôlée par le pouvoir central. Les seules activités repérables sont le fait de communautés relativement autonomes, c'est-à-dire agissant pour leur propre compte. Cette autonomie n'excluait guère de la part des émirs de Cordoue une utilisation ponctuelle, mais qui demeura limitée. Ce n'est qu'à partir du milieu du IX^e^ siècle, pour répondre en particulier aux attaques des Vikings, que les autorités de Cordoue prirent les premières dispositions en vue de créer une infrastructure maritime placée sous leur commandement. Par la suite, la mer prit une importance croissante dans les préoccupations des gouvernants de l'Andalus.

1 – LA PÉRIODE DES CONQUÊTES ARABES

La période, on le sait, est mal connue du fait de la rareté des informations fournies par les sources arabes et chrétiennes[1]. L'ensemble des textes concernant le Maghreb et l'Andalus ne parle que

de conquêtes effectuées par des contingents terrestres. Après les premiers assauts sous la conduite du mythique Sidi ʽUqba à partir de 647, le Maghreb fut véritablement conquis par Ḥasan ibn al-Nuʽmân : après la prise de Carthage en 689-690, les Byzantins rallièrent par mer sans encombre la Sicile et, selon Ibn ʽIdhârî, l'Andalus[2]. La fondation d'un arsenal à Tunis à la fin du siècle fut à la base d'une politique navale concernant les grandes îles de la Méditerranée, y compris les Baléares[3]. Les mentions d'attaques maritimes concernant l'Andalus précédèrent la conquête de la péninsule : l'une d'elles serait survenue dès le règne de Wamba (672-680), lancée d'Orient[4]. La biographie d'un des amiraux omeyyades de Syrie, ʽAyyâsh Ibn Sharâḥil al-Ḥimyarî, indique qu'il commandait la flotte d'Ifriqya au moment de la conquête de l'Andalus et revint à Tunis en 718-719[5]. Toutefois, aucune expédition navale n'est précisément mentionnée et tout laisse penser que ce sont les campagnes terrestres qui ont été décisives, au Maghreb et dans l'Andalus.

Au Maghreb, les plus grandes difficultés rencontrées par les occupants étaient le fait des tribus berbères de l'intérieur et non celles des populations des ports pris aux Byzantins durant la première incursion en Ifriqya. Il est donc logique de ne pas y trouver d'enjeu maritime, d'autant plus que tous les efforts des Omeyyades sur la Méditerranée étaient tournés vers Byzance et, plus singulièrement, contre Constantinople. Avec la conquête de la péninsule Ibérique, la traversée du détroit de Gibraltar vint au rang des préoccupations nouvelles. La proximité des dates correspondant à la fin de la conquête de la Tingitane et aux premières incursions, sous l'impulsion de Ṭarîf, en Espagne semble indiquer un certain mouvement de continuité et, de toute manière, l'idée qu'aux yeux des conquérants le bras de mer du détroit n'était pas un obstacle. C'est ce qui ressort des propos attribués au gouverneur du Maghreb, Mûsâ ibn Nuṣayr, qui aurait demandé au calife al-Walîd Ier (705-715) l'autorisation de le traverser pour envahir l'Espagne : « Il ne s'agit pas de traverser une mer mais un simple détroit qui permet, depuis l'un des rivages, de découvrir la silhouette des terres de l'autre côté »[6].

Ces textes rapportant une tradition plus ou moins déformée mettent toutefois en évidence le maintien, dans cette zone, de rela-

tions maritimes régulières que les conquérants arabes s'attachèrent à conserver, ne fût-ce que pour garder un lien avec le centre de l'empire, en Syrie. La tradition attribue au comte Julien, maître de Ceuta et d'Algeciras, la cession de navires capables d'assurer le passage des quatre cents hommes de Ṭarîf en 709 et des sept mille hommes de Ṭâriq ibn Ziyâd en 710-711. Mûsâ ibn Nuṣayr aurait fait construire les navires pour envoyer cinq mille hommes en renfort et débarquer, l'année suivante, avec douze mille soldats. C'est pour cette raison que des passages de l'histoire de l'Andalus évoquent, dans la première moitié du VIIIe siècle, le maintien d'un contrôle gouvernemental sur la traversée du détroit. En particulier, en 741 le Syrien Balj et ses troupes envoyées par le califat syrien pour ramener à l'obéissance les Berbères révoltés durent, après avoir triomphé dans l'Andalus, demander l'autorisation du gouverneur arabe pour pouvoir s'embarquer à partir d'Algeciras[7]. Toutefois, ce genre d'informations indique également le caractère informel de l'organisation : comme le montre *a posteriori* leur incapacité à s'opposer sur mer à la première incursion des Vikings, les gouverneurs et les premiers émirs omeyyades délaissaient plus ou moins la zone maritime au profit des communautés autonomes qui y développèrent la course et le commerce.

2 – LES COMMUNAUTÉS DE MARINS ET L'ESSOR DE LA PIRATERIE

L'une des grandes originalités de l'Espagne arabe est incontestablement d'avoir engendré en son sein des communautés de marins qui, se livrant au pillage, semèrent la terreur dans l'ensemble de la Méditerranée.

Là encore, au-delà de la mention de quelques « exploits » audacieux et de quelques dates, nous sommes bien en peine de connaître suffisamment ces communautés et les modalités de la course. Le groupe le plus célèbre était installé à Pechina, au-dessus de la baie d'Almeria, et il fut organisé à la fin du IXe siècle en une communauté agréée par l'émir de Cordoue et formée de marins qui s'enri-

chirent rapidement[8]. Toutefois, l'activité de ces marins, *baḥriyyûn* en arabe, n'est signalée qu'au moment où, précisément, ils furent reconnus par le pouvoir central ; or plusieurs indications, émanant le plus souvent des seules sources carolingiennes, montrent à l'évidence qu'il existait des marins formant, dès la fin du VIIIe siècle, des escadres importantes qui pratiquaient razzias et commerce.

Divers problèmes se posent à propos de ces communautés. Les études menées sur cette période ont montré plusieurs phases d'offensives maritimes émanant de groupes originaires de Berbérie, surtout de la Berbérie occidentale et centrale, du Levant espagnol et, à partir du IXe siècle, d'Ifriqya. Au problème de l'origine géographique s'ajoute celui de l'origine ethnique et religieuse, important pour déterminer une continuité de l'activité maritime entre les périodes wisigothe et musulmane. L'absence d'implication du pouvoir central dans ces offensives rend compte de l'autonomie de ces groupes, particulièrement avant le IXe siècle car, à ce moment, la politique centralisatrice des Omeyyades avait déjà largement contribué à faire évoluer les communautés de marins.

On distingue trois périodes d'offensives maritimes musulmanes, différentes par les objectifs et par l'origine des marins concernés. La première met en scène, à partir de 798, des marins essentiellement installés sur le littoral de la Catalogne au sud de l'Èbre, de Tortosa jusqu'à Valence. Ils s'attaquèrent entre 798 et 813 aux Baléares (798-799), l'offensive se terminant par un échec, et puis aux populations des îles et côtes de la Méditerranée occidentale, en Corse, en Sardaigne où la flotte carolingienne leur fit perdre treize navires en 807 et en Italie, à Pantelleria où ils enlevèrent des moines, à Reggio et Civitacecchia. La côte et les îles étaient assez bien défendues puisque la flotte carolingienne leur infligea plusieurs revers sérieux[9].

Une deuxième période marque un arrêt des expéditions d'envergure dans le bassin occidental, depuis l'Andalus, et le déplacement de la zone de conflit vers l'Orient. Plusieurs milliers d'Andalous, venus du « Faubourg » de Cordoue d'où ils avaient été expulsés après leur révolte en 818[10] ainsi que de la zone de Tortosa et Valence, furent dans l'obligation de s'exiler. Débarqués à Alexandrie où ils fomentèrent des troubles, ils repartirent et firent la

conquête de la Crète en 827. Dans le même temps commencèrent, sous l'impulsion des Aghlabides, les expéditions sarrasines d'Ifriqya vers la Sicile et l'Italie. Dans la zone occidentale, au contraire, cette période fut marquée par une relative accalmie.

La troisième période, la plus longue, débuta avec les années 840 et s'acheva au Xᵉ siècle, au moment où le califat de Cordoue prit le contrôle des communautés de marins de l'est et du sud de l'Andalus, en particulier dans la région de Tudmîr et de Pechina. Entre-temps, les attaques se multiplièrent : dans le midi de la France, Marseille en 842 et 846, Arles en 850 et 869 étaient pillées ; en 860, l'évêque de la dernière cité était capturé. Par la suite, l'installation d'une bande d'environ trois cents marins à Fraxinetum (Garde Freinet) sur la côte des Maures, à partir de 890, marqua le début d'une mise en coupe réglée de la région, sans réaction des chefs militaires de Provence. Ils ravagèrent les localités et les routes de la vallée du Rhône et des massifs voisins ; la capture de l'abbé de Cluny, l'illustre Maïeul, en 972 ou 973, provoqua la réaction tardive des seigneurs provençaux qui mirent fin à cette présence[11]. Celle-ci témoigne de l'audace des pirates mais également de l'état de faiblesse des défenses de l'ancien Empire carolingien. Les îles de Corse et Sardaigne ne furent pas épargnées. En Italie, les Andalous s'associèrent à plusieurs reprises aux marins d'Afrique du Nord : en 827 et 829 ils envoient des navires en Sicile ; en 834 et 839, plusieurs navires sarrasins attaquent l'Italie du Sud, s'emparent de Bari en 841, pillent Saint-Pierre et Saint-Paul de Rome en 846 et sont à Commachio en 876[12].

A partir du règne de 'Abd al-Raḥmân III (912-961), la prise de contrôle des régions côtières de l'Andalus par le pouvoir central et l'installation de l'amirauté à Almeria n'arrêtèrent pas les opérations sur les côtes chrétiennes, mais celles-ci furent désormais soumises à la volonté politique du souverain. Avant ce changement, la piraterie « maure » ou « sarrasine », bien que mal connue, nous a laissé quelques traces de sa nature, touchant ses marins et ses objectifs.

L'un des caractères remarquables de cette piraterie, qui s'échelonna sur un siècle et demi, fut son hétérogénéité, longtemps masquée par des études vues du côté occidental. Les recherches faites à

partir du contexte musulman ont permis d'entrevoir une multiplicité de ces groupements maritimes.

Les sources carolingiennes, en particulier, évoquent deux origines, distinguant les *sarraceni* et les *mauri* qui sont nommés à partir de 798. L'étude minutieuse menée sur ces deux termes a permis de montrer que les premiers désignaient les Arabes, venus d'Orient, et les seconds, les Berbères venus de l'ancienne province romaine de Maurétanie[13]. Justement, ce fut dans cette zone qu'apparurent, au début du VIIIe siècle, les premières communautés de marins du Maghreb ayant entrepris, avant l'Ifriqya, des expéditions vers les côtes chrétiennes, surtout à partir de l'émirat de Nakûr et des ports idrissides, peut-être ceux de Tanger, al-Baṣra ou Arzila[14]. De même, les régions d'origine des raids de 798-813, la vallée de l'Èbre et la région de Valence, avaient été peuplées largement dès le VIIIe siècle par les Berbères formant le gros des troupes de conquête[15]. En 798, les oncles de l'émir al-Ḥakam Ier (796-822), contestant son pouvoir, avaient organisé à Valence et Tortosa, avec tous les mécontents de la politique omeyyade, une base de résistance au nouveau pouvoir de Cordoue. Les deux oncles de l'émir, Sulaymân et 'Abd Allâh al-Balansî, firent venir du Maghreb occidental des navires et équipages et utilisèrent ceux qui étaient établis sur l'Èbre face aux Carolingiens[16]. Ces gros moyens furent un support à la vigueur et la fréquence des attaques maritimes en Méditerranée occidentale, opérées majoritairement par des Berbères. L'accalmie relative qui survint en 815 s'explique par le départ de ces marins, avec plusieurs milliers de Cordouans, vers l'Égypte, alors qu'à partir de 821 commençaient les raids ifriqyens. Ce départ de l'Andalus avait eu pour raison principale la réaction du pouvoir de Cordoue contre la dissidence à l'égard d'al-Ḥakam Ier.

A cette première génération de pirates maures en succéda une nouvelle, bien différente semble-t-il. Ces marins nous sont un peu plus familiers dans la mesure où les sources arabes comme le *Livre des royaumes* d'al-Bakrî[17] nous informent de l'évolution de leurs groupes avant les désordres ou *fitna* de la fin du IXe siècle. Profitant de la demande croissante de produits orientaux dans l'Andalus et singulièrement à Cordoue, les marins de la région de Carthagène,

d'*Ashkûbirash*[18], Aguilas et autres avaient établi des comptoirs sur la côte maghrébine et achetaient, en hiver, les produits qu'ils revendaient dans la Péninsule. Al-Bakrî leur attribue en particulier la fondation de Ténès en 875-876[19]. Ces mêmes marins débarquèrent et s'installèrent à Pechina ; al-Bakrî évoque ainsi, pour le IXe siècle, l'installation de comptoirs d'Andalous du Levant à Bône, Bougie/Bejaia et, en 902, Oran. Ce dynamisme maritime est à relier directement à celui des attaques qui débutèrent en 842 aux dépens des territoires chrétiens. Ces groupes où se mêlaient des Ibères, convertis ou non, et quelques Arabes étaient ceux qui attaquaient la Provence, l'Italie et qui commerçaient avec les Berbères du Maghreb.

Il est important de se pencher sur leur origine ethnique et religieuse, non pour déterminer un lien entre leur appartenance et leur activité, mais pour comprendre le lien qui pouvait exister entre ces marins et le passé maritime de la région. Nous constatons, en lisant les deux sources textuelles principales traitant de la naissance de Pechina, à savoir les écrits d'Ibn Ḥayyân et d'al-Ḥimyarî, que les marins qui réussirent à prendre pied à Pechina aux dépens des Arabes yéménites installés dans les ribats côtiers étaient essentiellement des autochtones convertis à l'islam ou *muwalladûn* et des chrétiens dirigés par des chefs arabes[20]. Leur origine, selon al-Bakrî, nous ramène essentiellement à la côte de Rayyo et à celle de Tudmîr, qui toutes deux avaient conservé une population majoritairement autochtone[21]. La conquête arabe avait permis, en particulier, à la région de Murcie appelée Tudmîr comme, de l'autre côté de la Péninsule, aux territoires dépendant de Coimbra et Santarém de conserver, grâce à des traités de paix signés en 713 par 'Abd al-'Azîz ibn Mûsâ, une large autonomie[22] ne remettant pas fondamentalement en cause les cadres chrétiens « seigneuriaux » et religieux qui existaient avant l'invasion musulmane. C'est sur ces côtes que l'on retrouve les groupes de marins qui développèrent au IXe siècle une navigation s'étendant à l'ensemble de la Méditerranée occidentale ; ce qui est nouveau au IXe siècle, c'est l'affirmation de leur autonomie.

L'évocation de la naissance de Pechina a permis d'indiquer la part prise par les autochtones et, en particulier, par les chrétiens. La

construction de l'enceinte fut l'occasion de doter l'une des portes de la cité d'une statue de la Vierge[23]. Ce geste rappelle un autre pèlerinage à la Vierge, à Shantmariyya al-Gharb, aujourd'hui Faro, pèlerinage qu'animaient les pêcheurs et dont la tradition se maintint pendant l'ère islamique pour être rapportée en particulier par Alphonse X le Sage dans ses *Cantigas*[24]. Beaucoup d'autres signes permettent de lier étroitement un christianisme persistant et les activités sur mer, spécialement durant les premiers temps de l'islam ibérique. Ainsi à Saltes, mouillage doté d'un chantier de constructions navales, vivait un grand nombre de mozarabes qui animaient un autre pèlerinage, probablement en lieu et place de la Rábida[25]. A propos d'un autre pèlerinage qui était très populaire, celui du cap Saint-Vincent, al-Idrîsî, signalant le nombre élevé de dons faits au monastère desservant le lieu[26], ne manque pas de faire apparaître la vitalité de la communauté chrétienne aux abords de l'océan. Cette tendance est confirmée dans plusieurs *fatwâ* de l'époque almoravide qui réglaient le problème des terres chrétiennes données en biens de mainmorte aux paroisses et monastères de la région de Séville et confisquées en 1125-1126, après l'offensive d'Alphonse Ier d'Aragon[27]. De même dans la région du détroit à l'est d'Algeciras, Ibn Ḥafṣûn, reconverti au christianisme durant sa révolte contre Cordoue, trouva immédiatement, auprès des populations de marins, un appui qui lui permit de se ravitailler en Afrique et de développer un commerce de part et d'autre du détroit. Il fallut, selon Ibn Ḥayyân, une véritable mobilisation de toute la flotte pour que 'Abd al-Raḥmân III puisse couper, en 914, cette source de ravitaillement[28].

On retrouve, à travers cet état d'esprit des gens de la côte, à la fois une volonté d'indépendance, n'ayant pas de connexion avec la religion[29], et un lien certain entre gens de même origine. Bien que de plus en plus nombreux à être convertis à l'islam, le christianisme gardait pour eux une certaine importance par ses fêtes à la fin du IXe siècle[30]. Il convient de noter la continuité de leurs activités maritimes, pêche, commerce et piraterie, avant et après la conquête arabe ; ces marins surent profiter, au IXe siècle, de l'état de faiblesse du pouvoir omeyyade pour établir un pouvoir autonome. Ce sont les mêmes marins liés aux Arabes, déjà actifs depuis 842,

qui avaient pris le relais des Berbères de Valence et Tortosa pour mener leurs propres actions de piraterie. La situation politique explique très probablement la dynamisation de leurs groupes à partir du milieu du IXᵉ siècle.

Si l'on reprend l'exemple des Baléares attaquées une première fois en 798, ces îles ne passèrent véritablement sous la souveraineté musulmane qu'à partir de 902, date à laquelle un gouverneur ou *wâlî* y fut installé. Entre-temps, plusieurs tentatives infructueuses avaient été lancées : selon Ibn 'Idhârî, ce fut sur l'ordre de l'émir omeyyade 'Abd al-Raḥmân II qu'une flotte de trois cents navires attaqua l'île en 849, à la suite de quoi « les habitants de Majorque et de Minorque adressèrent à 'Abd al-Raḥmân une lettre où ils lui exposaient les souffrances qu'ils devaient aux musulmans », à quoi l'émir leur faisait répondre qu' « il acceptait de prendre [leur] affaire en mains, d'accepter [leur] offre de payer tribut et de renouveler les traités moyennant promesse par [eux] d'obéissance et de fidélité aux musulmans, d'abstention de tout acte répréhensible et du versement exact de ce qu'[ils auront] à payer pour [leurs] personnes »[31]. Ces propos rappellent assez exactement les termes du traité de Tudmîr dont le texte a été conservé et qui avait été signé entre les conquérants arabes et le seigneur wisigoth Théodomir en 713 ; les Arabes reconnaissaient l'autonomie des régions concernées et de leurs habitants chrétiens contre le versement d'un tribut et d'une capitation assorti de l'interdiction d'intelligence avec l'ennemi. Cette situation favorisa l'absence d'une véritable emprise du pouvoir omeyyade sur les populations des côtes où se développèrent les principales communautés de pirates, de Tortosa jusqu'à Algeciras, spécialement à Tudmîr au pied de la Sierra de Segura. Ce contraste fut accentué par la centralisation du pouvoir ainsi que le regroupement des principales élites arabes et, bientôt, des convertis dans la zone centrale de l'Andalus, à Cordoue et dans ses alentours comme dans les bassins de Mérida, Tolède et Saragosse. Le phénomène favorisa l'essor des axes centraux et laissa en sommeil les régions périphériques, du côté atlantique et du côté méditerranéen ; on a vu qu'en 798 les rebelles au pouvoir central trouvaient refuge et appui dans ces régions et ce n'est souvent qu'au XIᵉ siècle, à l'occasion de la formation des émirats des Taifas, que des villes

comme Valence ou Denia prirent de l'importance en devenant des « centres de pouvoir »[32].

A partir seulement du règne d'al-Ḥakam Ier (796-822) apparaissent les signes d'une véritable tutelle sur ces zones par l'envoi de gouverneurs mettant fin *de facto* à leur statut d'autonomie. Au cours du IXe siècle, la volonté de contrôle de la part des Omeyyades, particulièrement forte avec 'Abd al-Raḥmân II (822-852), se heurta à une série de résistances dont le contenu et les modalités ont été bien étudiées, en particulier grâce au texte très précis d'Ibn Ḥayyân, le *Muqtabis*, écrit au XIe siècle[33]. A Almeria, l'émir profita de l'attaque des Vikings pour installer dans des ribats des groupes arabes fidèles au pouvoir, auxquels se heurtèrent les marins andalous venus de Ténès pour s'installer à Pechina. On peut d'ailleurs constater, grâce au compte rendu détaillé d'al-Ḥimyarî sur les marins de Pechina, un lien de cause à effet entre la volonté des Omeyyades de contrôler l'espace maritime de l'Andalus, à partir de la période des attaques vikings et, semble-t-il, l'essor du commerce avec les ports idrissides et la réaction de populations jusque-là autonomes sur les côtes de la Péninsule. D'où un exode de certaines de ces communautés au Maghreb et à Fraxinetum pour refuser la tutelle omeyyade :

> Le motif d'installation des marins *(al-baḥriyyûn)* dans la ville de Pechina fut le suivant. Lorsque le pouvoir des Idrissides, descendants d'al-Ḥasan, se fut renforcé au Maghreb, les « califes » omeyyades ordonnèrent de garder les côtes et d'empêcher toute embarcation *(jâriya)* de naviguer sans avoir été repérée et contrôlée. Nul ne s'éloignait de l'Andalus sans autorisation et nul n'entrait sans avoir donné des renseignements sur les raisons [du voyage] et sur la cargaison. Aucun bateau n'appareillait sans que tous les contrôles aient été effectués et les investigations faites sur sa destination. Lorsqu'une embarcation *(qarîb)*, longue de plus de douze coudées (8,52 m) et munie d'une poupe recourbée, était appréhendée, on la démantelait pour la reconstruire selon les normes. Cette situation dura jusqu'à ce que se produisent les révoltes *(fitna)* dans l'Andalus, réduisant la vigilance sur les côtes et la mer. Alors, un groupe de dissidents andalous arma des barques avec ceux qui fréquentaient les côtes non surveillées, et ils transportèrent hommes et marchandises dans toutes les directions. On les appelait les marins. Ils s'établirent en majorité dans la région de Tortosa et, lorsque leur nombre et leur force augmentèrent, ils attaquèrent les habitants de Marchena en trahissant les accords [passés] avec l'émir, et ils causèrent aux habitants des dommages. Une fois partis avec leur butin, ils se rendirent compte qu'ils n'étaient nulle

part en sécurité sur le rivage de l'Andalus ; pour cette raison, ils changeaient souvent de place, et ils profitèrent de l'occasion pour attaquer les côtes franques et autres. Par la suite, ils décidèrent de revenir en Andalus[34].

Ce témoignage explique la fréquence des attaques de « pirates maures ou sarrasins » à partir des années 840, au moment où 'Abd al-Raḥmân II fortifia les rivages, y installa des garnisons pour les garder et décida de renforcer le contrôle omeyyade sur tout le territoire. Le mouvement, amorcé par al-Ḥakam Ier, était nouveau et remettait en cause l'autonomie des anciennes régions ayant fait l'objet d'un traité ; il conduisit à des soulèvements fréquents dans certaines villes comme Tolède ou Mérida, de la part des Berbères et, surtout, des autochtones convertis. Sous les règnes de Muḥammad (852-886) et de 'Abd Allâh (888-912), ces groupes réussirent à créer des entités autonomes et la plus grande partie du territoire finit par échapper à l'autorité réelle de Cordoue. C'est dans ce contexte que la communauté de Pechina connut une fortune particulière[35]. Le témoignage d'al-Ḥimyarî indique également les conditions probables de l'installation de marins musulmans dans le Midi de la France, à Fraxinetum à partir de 888 justement. On peut donc dire qu'un nouvel essor de la piraterie essentiellement animée par les autochtones vint en contrecoup de la politique que les souverains omeyyades avaient menée dans l'Andalus au cours du IXe siècle.

La naissance et la croissance de Pechina représentent une nouvelle étape de l'évolution de ces communautés de marins. Le site, au fond de la baie d'Almeria, sur l'embouchure du Rio de Andarax, abrita une localité habitée par les Arabes yéménites qui avaient reçu la charge de garder la côte au moment des attaques vikings, en particulier dans le ribat d'al-Qâbiṭa ou Gata. C'est en 884 que les marins andalous de Ténès s'imposèrent aux Arabes de la région, peu nombreux semble-t-il[36]. Leur installation « officielle », en 889-90, nous est contée par al-Ḥimyarî et permet de percevoir la nature politique du mouvement :

> *Les marins* débarquèrent à l'est de la vallée (d'Almeria) *qui avait été concédée* aux Yéménites, zone déserte et sèche. *Après leur installation dans la région et après avoir chassé les Arabes*, ils firent de Pechina une agglomération unique et édifièrent ses remparts. Ils prirent pour sa construction et son agencement modèle sur Cordoue… Ils demandèrent la permission à l'imâm Muḥammad

> ibn 'Abd al-Raḥmân [*de la bâtir*] et ils le prièrent de nommer l'un d'eux en lui octroyant l'autorité de gouverneur. L'émir Muḥammad était tellement occupé par les soulèvements d'Ibn Marwân [al-Jillîqî], 'Umar ibn Ḥafṣûn et autres qu'il accéda à leurs demandes[37].

Comme dans les autres régions dont Cordoue avait perdu le contrôle à la fin du IXe siècle, les gens de Pechina obtinrent de l'émir 'Abd Allâh, contre une reconnaissance officielle mais symbolique de son pouvoir, l'autonomie de leur territoire jusqu'à Purchena au nord. C'est tardivement, en 922, que le calife omeyyade 'Abd al-Raḥmân III al-Nâṣir (912-961) récupéra pleinement son autorité sur cet État marin demeuré indépendant trente-huit ans[38]. Le processus d'autonomie, au moment où Ibn Marwân al-Jillîqî à Badajoz et surtout Ibn Ḥafṣûn à Bobastro occupaient toute l'attention de l'émir, prend place dans un mouvement général d'anarchie auquel on a donné le nom arabe de *fitna* ; la faiblesse momentanée du pouvoir cordouan permit en effet à toute une série de « seigneurs », arabes et autochtones convertis, de remettre en question le pouvoir omeyyade, non pas dans sa souveraineté mais dans sa portée. Ainsi, l'accord établi entre les marins de Pechina et 'Abd Allâh rappelle trait pour trait celui qui était intervenu entre ce dernier et le muwallad Ibn Marwân al-Jillîqî au moment même où celui-ci fondait une mosquée et édifiait une enceinte sur le site de Badajoz[39]. Al-'Udhrî, originaire d'Almeria, explique clairement comment le calife se servit par la suite de l'organisation navale et des gens de Pechina pour mettre en place l'arsenal d'Almeria[40].

Tant la continuité de l'activité maritime depuis la conqête arabe que les entreprises de piraterie entre 798 et 815, puis de nouveau à partir de 842, trouvaient leur justification dans le commerce. L'idée discutable de ne prêter à la guerre de course qu'un caractère destructeur semble contredite par les entreprises berbères de la fin du VIIIe et du début du Xe siècles, coïncidant avec une demande accrue d'esclaves à Cordoue[41]. Leurs rapports avec le besoin d'exploiter les richesses économiques sont encore plus visibles à partir du milieu du IXe siècle. La fondation de Pechina et sa croissance en sont, là encore, les meilleures preuves comme en témoignent al-Bakrî et al-Ḥimyarî décrivant l'essor remarquable de Pechina et de sa région :

> Un fort courant d'immigration amena alors à Pechina de nouveaux habitants, désireux de fuir les révoltes... La ville constitua pour ceux qui vinrent s'y installer ou s'y réfugier, une résidence paisible et un asile sûr. On y importait de l'Afrique du Nord les denrées nécessaires à son approvisionnement, ainsi que les objets de trafic, et ce fut là également l'une des raisons qui motivèrent la venue et l'installation à demeure de nouveaux habitants. Bientôt, de nombreux quartiers s'élevèrent tout autour d'elle[42].

Là encore, malgré les difficultés que connaissait le pouvoir central à Cordoue, l'un des points communs entre Pechina et d'autres régions de l'Andalus, en particulier l'Ouest de la péninsule, fut une forte croissance économique à la fin du IX[e] et au début du X[e] siècle, permettant à ces petits Etats de prospérer relativement : Ibn 'Idhârî fait exactement le même constat à propos des Banû Ḥajjâj de Séville[43] ; Faro/Shantmariyya al-Gharb, Silves, Badajoz connaissaient une situation similaire[44].

Les Omeyyades purent, au moment voulu, s'appuyer sur ces communautés autonomes de marins dont ils supportèrent d'autant mieux l'existence et le dynamisme qu'une part des expéditions fructueuses en Méditerranée leur revenait probablement sous forme de tribut et que le commerce avec les Berbères du Maghreb drainait une partie des produits nécessaires à la cour de Cordoue : ce n'est pas un hasard si la culture du mûrier se développa au cours du IX[e] siècle dans la zone de Pechina. Dans le même sens, il n'est pas étonnant de retrouver la trace d'accords entre les émirs de Cordoue et les marins de la côte méditerranéenne en vue de certaines expéditions organisées par les Omeyyades, sans qu'il y ait une véritable emprise administrative. Au X[e] siècle seulement le pouvoir omeyyade parvint à fondre ces groupes dans une organisation réellement et fortement contrôlée par ses bureaux.

Il semble donc raisonnable de considérer, malgré les lacunes nombreuses de notre information, que le premier mouvement maritime de l'Andalus fut le fait de groupes qui développèrent la course sur mer et qu'il se déroula parallèlement à l'essor chaotique du pouvoir central de Cordoue. Sur le versant méditerranéen les groupes parvinrent à conserver leur autonomie, hormis peut-être durant la première moitié du IX[e] siècle, jusqu'à l'affermissement du règne de 'Abd al-Raḥmân III. Devenues riches dès la fin du

IX[e] siècle dans un contexte de croissance économique de la Péninsule grâce à la piraterie et au commerce, éléments alors indissociables, ces communautés servirent de creuset à l'organisation maritime des Omeyyades.

3 – L'ÉMIRAT DE CORDOUE FACE AU DANGER DES VIKINGS

En dehors de la nécessité de contrôler le passage du détroit, les maîtres arabes de l'Andalus n'eurent pas en tête, au contraire des émirs aghlabides d'Ifriqya, une politique spécifiquement maritime ; l'essor d'une marine omeyyade fut dictée par les nécessités du moment, à commencer par celle de défendre la côte contre les incursions des Vikings[45] ou des Fatimides et d'empêcher des rebelles comme Ibn Ḥafṣûn de se ravitailler de l'autre côté du détroit ou bien encore de nuire par des razzias aux intérêts chrétiens et chiites. Aucun texte n'évoque *a priori* une ambition, de la part d'un émir ni ensuite d'un calife omeyyade, de créer une force navale à dessein de conquête et d'expansion maritimes.

C'est, semble-t-il, sur la façade atlantique que l'on remarque les premières manifestations d'une organisation navale officielle, mise en place par les Omeyyades au moment des incursions des Vikings. A cette offensive massive s'ajoutait un autre danger venu de la mer et dû aux marins idrissides : à cause d'un tel risque furent décidées les premières dispositions défensives, à en croire al-Ḥimyarî. Toutefois, ces dispositions adoptées sous le règne de 'Abd al-Raḥmân II se confondirent rapidement avec les mesures prises à l'encontre des Vikings, beaucoup plus dangereux[46]. Depuis les *Recherches* de R. Dozy complétées par de nombreuses études, dont celles de J. Bosch Vilá à propos de Séville et de A. El-Ḥajjî sur le voyage de l'ambassadeur al-Ghazâl au Danemark, les faits sont assez bien connus pour ce que les sources textuelles nous en laissent savoir[47].

Six attaques de navires vikings furent recensées, concernant la péninsule Ibérique et, plus épisodiquement, le Maghreb.

En 844, cinquante-quatre navires en provenance du Jutland sont signalés à Lisbonne ; ils pillent les villes de Beja, Niebla,

Séville et la région de Cadix sans rencontrer de résistance, sinon en amont de Séville où ils sont repoussés par les troupes de 'Abd al-Raḥmân II.

En 858-859, les chefs Hasting et Björn conduisent soixante-deux ou quatre-vingts vaisseaux selon les sources, qui sont interceptés par la flotte omeyyade sur les « rivages de la région de Beja », probablement l'actuelle côte d'Alentejo, puis repoussés à l'embouchure du Guadalquivir. Algeciras est détruite ; au Maghreb Arzila est attaquée et Nakûr saccagée ; la région de Tudmîr, mal gardée selon Ibn Ḥayyân, est mise à feu et à sang. Après une longue incursion en Catalogne dans la vallée de l'Èbre et en Gaule, les attaquants regagnent l'Atlantique. Leur passage dans l'Andalus fut marqué par plusieurs batailles navales avec la flotte de Séville : leurs pertes, peut-être une cinquantaine de navires et le constat d'une côte bien gardée les firent refluer vers le golfe de Gascogne d'où ils attaquèrent Pampelune et capturèrent le roi de Navarre García Iñiguez. Une autre attaque est signalée par al-'Udhrî et Ibn Ḥayyân contre Algeciras et Sidonia en 861-862 ; la similitude avec le trajet de l'incursion précédente fait penser à une possible confusion des auteurs du XIᵉ siècle. Toutefois, c'est alors que, selon Ibn Ḥayyân, une rencontre à la hauteur de Sidonia entre les deux flottes aurait tourné à l'avantage des musulmans qui utilisèrent le feu grégeois et des archers envoyant des flèches enflammées. A ce moment aussi périt l'amiral Khashkhâsh[18].

En 966, vingt-huit navires vikings attaquent Lisbonne sans succès et, semble-t-il, une série de combats meurtriers est engagée. Une flotte venue d'Almeria, renforcée à Séville, bat les Vikings dans le rio Arade alors qu'ils s'apprêtaient à attaquer Silves.

En 971, une nouvelle alerte fit envoyer la flotte d'Almeria dans l'Atlantique ; mais après le pillage de Saint-Jacques de Compostelle, les Vikings connurent un échec sur le Douro et refluèrent sans avoir touché l'Andalus[19].

En 976, une nouvelle incursion en Galice eut le même effet et ne s'étendit pas à la zone musulmane. Par la suite, plusieurs descentes vikings furent signalées sans concerner l'Andalus.

La première attaque avait été, pour le territoire contrôlé par les Omeyyades, la plus dangereuse et la plus effrayante ; à la surprise

causée par les nouveaux ennemis, vite précédés par leur réputation, s'étaient ajoutés l'impact du sac de Séville et la peur de l'avance des Vikings en direction de Cordoue. La chaude alerte avait provoqué une réaction très importante de 'Abd al-Raḥmân II qui fut le véritable premier organisateur d'une force navale. Du coup la deuxième offensive, malgré la destruction d'Algeciras et de sa grande mosquée ainsi que l'attaque de Tudmîr, fut mieux contrôlée grâce à la présence d'une marine musulmane. Par la suite, les attaques du Xe siècle, après plus d'un siècle d'interruption, furent moins virulentes et les États chrétiens, mieux préparés, arrêtèrent les envahisseurs.

C'est par la mention, malheureusement très succincte, des réactions des émirs et califes omeyyades que nous connaissons superficiellement les mesures prises alors pour doter l'Andalus d'une défense côtière et d'une marine.

La défense du littoral fut la première préoccupation de 'Abd al-Raḥmân II dans la mesure où les habitants, et moins encore l'armée, n'avaient pas été capables d'empêcher le débarquement des Vikings. A cette absence d'une présence militaire dissuasive, s'ajoutait, en 844, l'état de délabrement de beaucoup de fortifications urbaines et, singulièrement, de celles de Séville. Toutefois, dès cette période, la côte n'était pas déserte.

Une administration était déjà présente dans les villes et fortifications du littoral puisque, à l'annonce de l'arrivée des Vikings, l'émir « aussitôt leur fit savoir, à lui et aux autres gouverneurs du littoral, de faire bonne garde »[30]. Cette présence est à relier à l'effort entrepris depuis le début du IXe siècle, dans l'ensemble du domaine omeyyade, pour implanter une administration qui permît le contrôle effectif de Cordoue sur les régions périphériques de l'Andalus. L'exemple de Lisbonne est significatif : la ville, incluse dans une zone ayant bénéficié d'un traité de paix similaire à celui de Tudmîr, était devenue un foyer de résistance à l'autorité de Cordoue. 'Abd al-Raḥmân Ier (756-788) avait dû entreprendre une série de campagnes pour ramener la cité à l'obéissance. Sous le règne de Hishâm Ier (788-796) et d'al-Ḥakam Ier (796-822), les campagnes d'Alphonse II, roi des Asturies, avaient abouti au sac de la cité en 798 et à l'implantation d'un pouvoir autonome sous la conduite de Ṭumlus. En 808-809, la ville est reprise par les

Omeyyades[31] mettant fin *de facto* aux termes du traité d'autonomie et imposant la présence d'un agent financier, le *'âmil* ; ce dernier est, en 844, Wahb Allâh ibn Ḥazm. Plusieurs cités côtières sont également des sièges de gouverneurs : les villes de Faro, Niebla, Huelva, Séville bien sûr, Sidonia en retrait de la côte et Tarifa sont des lieux habités importants où le pouvoir central est représenté. Lors des attaques du Xᵉ siècle, c'est le gouverneur d'Alcácer do Sal qui avertit le pouvoir central d'une nouvelle offensive : la place forte avait pris, grâce aux Berbères Banû Dânis, une certaine importance dès la fin du IXᵉ siècle.

Un autre système défensif était constitué par les ribats, édifices ayant à la fois un caractère militaire et religieux qui étaient apparus en Occident, sur les côtes ifriqyennes, au début de l'époque aghlabide[32]. Forteresse édifiée pour garder le côte ou la frontière, le ribat recevait les combattants accomplissant à la fois un devoir de défense et de prière. A ces garnisons s'étaient heurtés les marins andalous qui firent la fortune de Pechina à la fin du IXᵉ siècle : al-'Udhrî, natif d'Almeria, indique qu'à cette époque les ribats représentaient les seules formes de peuplement de cette côte[33]. Leur apparition dans l'Andalus du IXᵉ siècle marqua l'établissement d'une surveillance tatillonne de la côte pour parer les dangers idrissides et vikings, mais aussi dans le dessein de contrôler le commerce. Les textes, surtout les biographies de personnages pieux, évoquent à partir du Xᵉ siècle une concentration particulière de ribats et de tours de guet aux points stratégiques tels que caps ou estuaires et autour des grandes cités.

Après la première offensive viking, l'émir avait eu le triste loisir de constater que le système de défense maritime n'était pas au point. Il parut nécessaire d'armer en permanence une flotte capable de garder l'océan Atlantique. Malheureusement la mention en est très brève :

> 'Abd al-Raḥmân II fit construire la grande mosquée à Séville et, les murailles de cette ville ayant été détruites par les Majûs (Mages ou Vikings) en 844, il les fit rebâtir... *Après l'attaque* l'émir 'Abd al-Raḥmân prit des mesures de précaution. Il fit bâtir un arsenal à Séville, ordonna de construire des vaisseaux et enrôla des mariniers des côtes de l'Andalus ; il leur alloua des appointements fort élevés, et leur fournit des machines de guerre et du naphte[34].

Le passage cité a un double intérêt ; tout d'abord il annonce une organisation globale, dans la mesure où était complété le dispositif de surveillance mis en place pour la défense passive et pour la fiscalité. Ensuite l'auteur, Andalou du xe siècle, prend bien soin de distinguer l'arsenal, en arabe *dâr al-ṣinâ'a*, et le chantier naval ou *inshâ' al-marâkib* ; le fait d'indiquer, même sommairement, la mise en place d'une administration militaire navale, avec l'enrôlement de marins probablement originaires du Levant et la gestion du matériel, grément *(âla)* et armement, en particulier le feu grégeois, montre bien que le terme d'arsenal désignait avant tout, dans l'esprit de l'auteur, une administration maritime. Il ne précise pas, en revanche, s'il y eut construction d'un édifice spécifique comme ce fut le cas à Algeciras, Almeria ou Tortosa par la suite.

Quelques passages postérieurs permettent de préciser quelque peu l'organisation dépendant de l'arsenal sévillan : Muḥammad envoya à plusieurs reprises des flottes sur l'océan Atlantique et, si l'une d'elles sombra, la deuxième attaque viking nous apprend que des escadres patrouillaient régulièrement le long des côtes méditerranéenne et atlantique, jusqu'en Galice[55]. Nous savons que ces escadres pouvaient mouiller dans les ports aménagés : Lisbonne, Silves, Faro et Huelva étaient du nombre. Ainsi, par exemple, le récit de l'ambassade d'al-Ghazâl nous apprend que ce dernier embarqua à Silves, là où son navire fut armé[56] ; le récit des Aventuriers de Lisbonne indique une vieille tradition de navigation et d'armement de navires dans l'actuelle capitale portugaise[57] ; à Faro et Huelva/Saltes les communautés de chrétiens ou de convertis maintiennent une activité maritime antérieure à l'arrivée des Arabes. L'émir plaça ces mouillages à la disposition des escadres venues de Séville. La mesure fut en partie efficace puisque, après avoir intercepté des navires vikings au large de l'Alentejo, les amiraux Sabash ibn Kushûḥ et Khashkhâsh al-Baḥrî battirent la flotte des Majûs au large de Sidonia ; lors de cet engagement, en 861, le même Khashkhâsh l'emporta mais périt[58]. C'est peut-être lui qui avait exploré l'océan Atlantique selon al-Ḥimyarî[59].

Incontestablement, Muḥammad développa l'organisation mise sur pied par son père et favorisa ainsi la navigation sur l'océan, au moins sur le plan militaire. A l'image de Khashkhâsh, les marins,

très bien payés, qui dirigèrent ces escadres étaient originaires de la zone la plus active de l'Andalus, d'Algeciras à Valence : l'essor de la navigation par les gens de Pechina et alentour se développa en même temps que la mise en place d'une infrastructure sur l'océan ; toutefois, d'un côté l'entreprise fut le fait d'initiatives « privées », alors que, du côté atlantique, il fallut créer, sous le terme d'arsenal, une flotte gouvernementale. Par la suite sous le califat, avec la centralisation beaucoup plus poussée des pouvoirs, l'ensemble des marins de l'Andalus fut intégré dans un système similaire à celui qui avait été mis en place à Séville pour la première fois.

4 – L'ORGANISATION MARITIME PENDANT LE CALIFAT OMEYYADE

La politique navale du califat fut différente de celle des émirs du IXᵉ siècle, dans la mesure où toutes les opérations navales passèrent, comme la défense du littoral, sous le contrôle de Cordoue ; néanmoins, il convient d'évoquer les modalités de cette organisation dans un mouvement de continuité avec la période précédente : 'Abd al-Raḥmân III utilisa tout à la fois le système mis en place dans le cadre de l'arsenal de Séville et les progrès accomplis par les marins de Pechina. La meilleure preuve de cette synthèse nous est fournie par le nom des amiraux du califat : parmi eux, nous trouvons de nombreux personnages originaires de Pechina comme 'Abd al-Malik ibn Abî Sa'îd ibn Abî l-Ḥamâma, gouverneur d'Almeria puis commandant de la flotte omeyyade à Ceuta dans les années 933-935[60]. Plus prestigieux encore, les Banû l-Rumâḥis formaient un véritable clan, dirigé au début du califat par Muḥammad ibn al-Rumâḥis dont l'un des fils, 'Abd l-Raḥmân ibn l-Rumâḥis, devint le plus célèbre des amiraux de l'époque[61], portant le titre de *qâ'id al-baḥr* ou « général de la mer ». Ils furent à la tête des équipages de Pechina-Almeria quarante ans durant. L'utilisation de ces chefs et de leurs hommes montre la continuité de la politique adoptée dès le IXᵉ siècle.

En revanche, le choix des sites où s'exerçait le commandement ne fut pas limité à Almeria mais varia en fonction des nécessités

défensives ou des besoins offensifs des califes. Le premier siège de l'amirauté de 'Abd al-Raḥmân III fut Algeciras en 914, deux ans après l'accession du souverain au pouvoir et après qu'il eut récupéré la ville. Il le choisit pour combattre son ennemi le plus dangereux du moment, Ibn Ḥafṣûn :

> Il ordonna que tous les navires de mer basés à Malaga, Séville et autres places [maritimes] en son pouvoir apportent avec leurs équipages *(rukkâb)*, leur équipement *(shahn)* et toutes sortes d'armes *(aṣliḥa)* et de matériel *('udad)* ainsi que le feu grégeois *(nafṭ)* et les instruments de guerre navale *(âlât ḥarb al-baḥr)*, puis se rendent à l'entrée d'Algeciras. Il engagea des équipages connaissant bien ces eaux, des marins habiles, des pilotes expérimentés. Il leur ordonna de patrouiller le long des deux rivages, d'Algeciras à Tudmîr, coupant toute possibilité à Ibn Ḥafṣûn et aux siens de se ravitailler [*de l'autre côté du détroit*]... Depuis ce temps il domina et contrôla la mer[62].

Le souverain dota l'endroit du premier arsenal du Xᵉ siècle :

> Il y avait à Algeciras un arsenal *(dâr al-ṣinâ'a)* qui fut édifié pour ses flottes par l'émir des croyants 'Abd al-Raḥmân III ibn Muḥammad : il le fit construire solidement et entourer de murs élevés ; par la suite, lors de la période des troubles [*du XIᵉ siècle*], les princes indépendants d'Algeciras firent de cet arsenal un alcazar[63].

Cet arsenal fut peut-être construit sur le modèle de celui d'Almeria, car ce dernier existait avant que les Omeyyades ne s'y installent, selon Ibn Hayyân, et al-'Udhrî indique que c'était le plus ancien de l'Andalus[64]. Le texte d'Ibn Ḥayyân montre clairement que l'organisation fut la même que celle qui avait été mise en place à Séville. En 933 'Abd al-Raḥmân III transféra ensuite l'amirauté à Almeria, centre de commandement jusqu'à la fin du califat :

> [En 933] al-Nâṣir... chargea ['Abd al-Malik] ibn Sa'îd, surnommé Ibn Abî Ḥamâmâ de la cité de Pechina, de réparer la flotte qui était basée dans l'arsenal d'Almeria. Il fit réparer la flotte, construire de nouvelles unités et l'équipa avec tout le nécessaire, tout ce à quoi les gens d'Almeria s'occupaient à la perfection[65].

L'urbanisation proprement dite d'Almeria ne commença véritablement, semble-t-il, qu'après le sac terrible mené par les Fatimides de Sicile[66] en 955-956. Quoi qu'il en soit, le port était d'ores et déjà devenu le centre de commandement maritime du califat, avec un arsenal formé, selon al-'Udhrî, d'un emplacement où l'on

tirait les navires au sec avec leur équipement et de la halle fermée où *qayṣariya* où les marchands pouvaient entreposer leurs marchandises[67]. D'autres édifices de ce type existaient, mais Almeria, comme naguère Séville et Algeciras, avait un statut particulier comme siège de l'amirauté : pour cette raison Ibn Ḥayyân, s'appuyant probablement sur les assertions d'al-Râzî, contemporain du califat d'al-Ḥakam II (961-976), ne donne le titre de *dâr al-ṣinâ'a* qu'à Almeria et al-Zuhrî en fait l'unique arsenal de l'Andalus[68]. Les autres chantiers navals qui avaient existé très tôt, à Séville, Algeciras ou Ceuta, ou bien qui furent fondés à l'époque califale comme Tortosa et Alcácer do Sal étaient placés sous le commandement d'Almeria : ainsi en 971 'Abd al-Raḥmân ibn al-Rumâḥis avait quitté Cordoue pour armer ses navires à Almeria puis avait fait route jusqu'à Séville où une escadre l'attendait pour renforcer la sienne ; la flotte de Séville était aux ordres de l'amiral.

Ce recentrage opéré sur le versant méditerranéen de l'Andalus se justifiait par les changements stratégiques survenus en un peu moins d'un siècle : le danger viking avait temporairement disparu, expliquant que l'Atlantique fût délaissé, tandis que le détroit était désormais bien contrôlé, surtout à partir de l'annexion de Ceuta en 931. En revanche, après leur arrivée au pouvoir les Fatimides constituaient, depuis Mahdia, les autres ports ifriqyens et la Sicile, une menace directe contre les Omeyyades, aussi bien au Maghreb que sur les côtes de l'Andalus. Le plus grand port de commerce déjà en liaison avec le Maghreb et le cœur de l'islam au Proche-Orient, celui de Pechina-Almeria, offrait aux Omeyyades la possibilité d'employer contre eux les compétences des meilleurs pirates de leur empire.

L'utilisation d'autres ports et arsenaux sous le commandement de l'amirauté procédait du même esprit d'adaptation aux besoins du moment de la part du pouvoir cordouan, mais ne changeait pas davantage la base de l'organisation. En 931, les Omeyyades qui voulaient contrôler le rivage africain et la zone du Maghreb occidental face aux menées fatimides s'étaient emparés de Ceuta ; depuis, plusieurs escadres partaient de la cité pour assurer le contrôle de la côte maghrébine : en 936, Melilla et Nakûr ; en 946, ils vont jusqu'à Bône[69]... Il semble que la grande fortune de Ceuta

ait commencé avec sa conquête par les Omeyyades, le port du détroit jouant désormais le rôle de zone de transit entre l'Afrique et l'Europe et entre l'Atlantique et la Méditerranée : à l'édification d'un arsenal s'ajouta celle de véritables fortifications[70]. L'aménagement de Tanger, en 951, complétait un dispositif devant servir la politique africaine des Omeyyades[71].

La fondation de l'arsenal de Tortosa nous est connue par une inscription de 994-945 par laquelle le calife commandait l'installation d'un arsenal pour les équipements et les navires[72]. Cette date correspond à une phase importante d'offensives engagées contre les territoires chrétiens du nord ; les navires de Tortosa figuraient certainement parmi les escadres qui partaient régulièrement d'Almeria à l'attaque des côtes des Francs ou Ifranj, à en croire al-'Udhrî[73]. Toutefois, si l'on tient compte de l'importance déjà ancienne du port face à Barcelone, la fondation de l'arsenal fut aussi un acte symbolique de la part du calife, signifiant moins son contrôle sur les opérations de guerre que le renforcement du port.

De son côté, l'aménagement ou la fondation – on ne sait exactement – du port d'Alcácer en vue de recevoir la grande flotte d'Ibn Abî 'Âmir al-Manṣûr (978-1002), premier personnage de l'État et véritable dirigeant de l'Andalus sous le règne de Hishâm II, était due au retour des offensives musulmanes dans la zone occidentale de la péninsule Ibérique, alors que les deux premiers califes omeyyades avaient totalement délaissé cette région. L'attaque de Saint-Jacques de Compostelle, en 997, se fit conjointement par terre et par mer. La flotte fut amenée et équipée à Alcácer do Sal, alors appelé Qaṣr Abî Dânis, où fonctionna depuis cette date un chantier naval *(inshâ')*[74]. Le « maire du palais » al-Manṣur avait élaboré, depuis 985, une politique d'envergure répondant à la volonté de renforcer cette zone frontalière, quelque peu affaiblie depuis la fin du IXe siècle et la prise de Coimbra par les chrétiens : la cité fut reprise en 985 et repeuplée deux ans plus tard ; les comtes chrétiens de la région se soumirent à l'autorité de Cordoue et participèrent à la campagne de Saint-Jacques. Alcácer do Sal, grâce à un site très favorable sur le rio Sado, servit de port d'attache pour la flotte en complément de Coimbra siège des armées terrestres.

Ces aménagements de ports dotés de chantiers navals résultaient de la volonté de défense et d'expansion des califes et d'al-Manṣûr ; toutefois, il convient de distinguer le système administratif, touchant l'organisation du commandement et les centres de décision des Omeyyades, et les arsenaux où les flottes étaient armées et les marins enrôlés. D'autres ports, plus modestes, étaient capables d'armer des navires ; mais, n'étant pas placés dans le système dépendant du califat, ils ne nous apparaissent qu'à l'occasion de faits de navigation commerciale ou de piraterie locale.

La politique navale des Omeyyades doit ainsi être considérée, non pas en fonction d'une rupture ayant existé entre la période de l'émirat et celle du califat, mais par rapport à des objectifs qui ont évolué géographiquement. De même, l'organisation maritime mise en place au IXᵉ siècle par 'Abd al-Raḥmân II et Muḥammad ne fut pas transformée fondamentalement au Xᵉ siècle avec le califat mais déplacée en fonction des objectifs. Les marins de Pechina et de la région de Tudmîr avaient été enrôlés, moyennant bon prix, à Séville pour arrêter les Vikings ; une fois acceptée la nécessité d'implanter l'amirauté en Méditerranée, le choix de Pechina s'imposait. Le dynamisme des pirates « sarrasins » de l'Andalus, qui terrorisaient les chrétiens depuis la fin du VIIIᵉ siècle et qui avaient déjà permis aux émirs de Cordoue de commercer avec l'Orient, fut absorbé par l'administration centralisatrice du califat, continuant à ravager les côtes franques jusqu'à ce que leur défense s'organisât et participant aux opérations militaires entreprises pour servir les objectifs du pouvoir de Cordoue.

[illegible]

[illegible] mer. La flotte [illegible] Qaṣr Abî Dânis, où fonctionne depuis cette [illegible] [77]. Le « maire du palais » al-Manṣûr mène, depuis 983, une politique d'envergure répondant à la volonté de renforcer cette zone frontalière, quelque peu affaiblie depuis la fin du IXe siècle et la prise de Coimbra par les chrétiens ; la cité fut reprise en 985 et repeuplée deux ans plus tard ; les comtes chrétiens de la région se soumirent à l'autorité de Cordoue et participèrent à la campagne de Saint-Jacques. Alcácer do Sal, grâce à un site très favorable sur le rio Sado, servit de port d'attache pour la flotte en complément de Coimbra siège des armées terrestres.

Chapitre II

LES ÉMIRS DES TAIFAS DANS L'ANDALUS

A partir de 1009 le califat de Cordoue éclate et, après la guerre civile, l'Andalus s'émiette en émirats appelés en arabe *mulûk al-ṭawâ'îf* et en espagnol *reyes de taifas*. Si l'affaiblissement politique favorisa dès lors la Reconquista, la croissance économique permit aux maîtres des principautés indépendantes de reproduire le modèle cordouan, particulièrement dans le domaine culturel. Cette période a fait l'objet d'études quelque peu déséquilibrées. Si les aspects politiques sont maintenant bien connus grâce à des travaux récents[1] et si la richesse artistique et intellectuelle a été abondamment évoquée[2], en revanche les aspects économiques ne sont que partiellement couverts par les études numismatiques[3]. Surtout, les activités maritimes n'ont pratiquement pas fait l'objet de recherches, alors que la période fut sans doute l'une des plus remarquables à cet égard. Il est vrai que la pauvreté des sources historiques explique largement cette lacune : dans l'ensemble des chroniques, des ouvrages géographiques et des biographies, les œuvres d'Ibn 'Idhârî et d'Ibn Bassâm sont parmi les rares à en rendre compte, mais de façon éparse.

Quelques constats ont néanmoins déjà été faits. Les émirs de Denia, Mujâhid al-'Amirî (1010 ?-1045) et dans une moindre mesure son fils 'Alî ibn Mujâhid Iqbâl al-Dawla (1045-1076), sont célèbres pour leur activité dans le domaine des lettres, mais également pour avoir favorisé l'armement d'une flotte leur ayant permis de prendre le contrôle des Baléares en 1015 et de mener en Méditerranée occidentale une guerre fructueuse. Toutefois, Mujâhid échoua dans sa tentative de conquête de la Sardaigne en 1016 et

son fils y fut fait prisonnier[4]. En tout cas la fortune de Denia, ville secondaire jusque-là sinon comme port, coïncida avec celle des esclavons amirides devenus émirs, comme le relatent les auteurs arabes pour le XIe siècle :

> Son port est fréquenté par les navires. C'est de là que la flotte musulmane partait pour la course ; la plupart des bateaux dont elle se composait étaient construits à Denia même, car elle possédait un chantier naval[5].

Cette vitalité sur mer se retrouve dans l'énumération des nombreux arsenaux que l'on rencontrait à l'époque sur les deux façades de l'Andalus : les propos d'al-Idrîsî décrivant le pays sous les Almoravides renvoient à une situation qui s'était développé pendant la période des Taifas ; de nombreux témoignages, en particulier dans le *Bayân* d'Ibn 'Idhârî[6], nous permettent de le vérifier ; de même, nous savons que les Almoravides, pour organiser leur propre force navale, reprirent les dispositions qui prévalaient déjà dans la Péninsule. Du reste, les arsenaux signalés correspondent à des capitales portuaires d'émirs des Taifas ou bien à des arsenaux omeyyades utilisés par l'émir de la région concernée. Les villes dotées de chantiers navals à Tortosa, Denia, Almeria, Malaga, Algeciras, Séville, Huelva/Saltes, Faro/Shantmariyya al-Gharb et Silves furent, au moins au début de la période d'anarchie, les sièges de pouvoirs indépendants. De l'autre côté du détroit, mais liée par les Hammoudides au destin de l'Andalus, Ceuta devint également le centre d'un État prospère[7]. Majorque ou Alcácer do Sal demeurèrent des ports et des chantiers navals actifs, le premier sous la dépendance des émirs de Denia jusqu'en 1076, le second servant de débouché maritime aux Aftasides de Badajoz. Tanger était un important complément de Ceuta, en relation avec l'Europe musulmane ; d'autres ports comme Lisbonne, Tarifa, Carthagène ou Alicante étaient également actifs.

Les mentions de liaisons existant entre les ports des Taifas et les autres régions côtières sont nombreuses. Les consultations juridiques rendues au XIe siècle évoquent, par les litiges qui apparaissent dans les questions maritimes, la fréquence et l'importance des relations méditerranéennes depuis et vers l'Andalus. L'une de ces *fatwâ*, particulièrement significative, évoque les problèmes de salaires de marins payés par les armateurs[8]. Plus généralement, le

Kitâb al-Fatâwâ d'Ibn Rushd, grand cadi de Cordoue à la fin du XIe et au début du XIIe siècle, contient un nombre important de consultations touchant les affaires maritimes, alors que jusque-là les *fatwâ* ifriqyennes dominaient ce secteur juridique[9]. Alors furent également repris les règlements maritimes qui émanaient d'Égypte ou d'Ifriqya et dont les juristes du IXe siècle, probablement influencés par Byzance, avaient établi la première jurisprudence pour la Méditerranée : c'était la raison d'être du *Kitâb Akriyat al-sufun* ou « Livre de la location des navires », écrit ou recopié par Abû l-Qâsim Khalaf ibn Abî Firâs, juriste de Saragosse exerçant à Kairouan durant la première moitié du XIe siècle. De même, l'ouvrage notarial de 'Abd Allâh al-Buntî, né à Alpuente et mort à Valence en 1070, rend compte des conditions de nolissement dans la péninsule Ibérique[10]. Toute cette documentation, nouvelle pour la péninsule, résultait de l'accroissement considérable des besoins juridiques en matière de navigation et, par voie de conséquence, montre l'essor important de l'activité maritime. Ce sont aussi les sources orientales qui font ressortir l'importance du trafic : Nâṣir-i Khusraw au XIe siècle parle de la régularité des relations commerciales, par mer, entre Tripoli du Liban et les ports de l'Andalus ; les archives de la Geniza rapportent les mêmes faits, entre Alexandrie et Almeria ou Séville, dès le XIe siècle[11]. L'observation serait la même pour des relations de proximité, de port à port, vers le Maghreb ou sur l'océan Atlantique en direction de l'Afrique, comme le montre la lecture d'al-Bakrî qui indique les distances entre les ports andalous et maghrébins de la Méditerranée[12].

L'ensemble des descriptions de capitales d'émirat pendant cette période donne l'image d'une grande prospérité, au moins jusqu'à ce que la pression chrétienne à partir des années 1060-1070, du fait du versement régulier de tributs (parias) aux souverains du Nord, assèche les trésors des Taifas[13]. Entre-temps, nombreuses furent les villes comme Denia ou Valence, Séville, Tolède ou Badajoz qui s'embellissaient et se renforçaient en même temps qu'elles développaient leur économie. L'importance prise par les débouchés maritimes, grâce au commerce et la piraterie, est à ne pas négliger pour comprendre un certain nombre de décisions et d'évolutions dans les États de l'Andalus.

1 – LA POLITIQUE MARITIME DES ÉMIRS

La politique maritime d'al-Mujâhid de Denia, après son échec contre la Sardaigne où il s'était heurté à la puissance montante de Pise et Gênes, se limita à la guerre de course, finalement beaucoup plus fructueuse et menée essentiellement à partir de Denia ou de Majorque (Palma). Rapidement, du reste, la montée en puissance des ports italiens obligea l'émirat à se placer sur la défensive ; de même, l'émirat de Majorque devenu autonome au moment où Denia fut incorporé au royaume de Saragosse (1076) dut subir de plus en plus les assauts chrétiens. Toutefois, les dirhams frappés au nom de Sulaymân ibn Mushkiyân al-Murtaḍâ (1076-1094-1095) et de son successeur, l'eunuque Mubâshir Nâṣir al-dawla, indiquent, comme à Denia, la poursuite des opérations de commerce et de piraterie. C'est en 1113-1114 que Palma subit un terrible assaut de la part des Pisans ; les Almoravides n'investirent l'archipel qu'en 1115.

L'histoire politique mouvementée d'Almeria, gouvernée tantôt par des esclavons, Khayrân et Zuhayr al-Saqlâbî, tantôt par l'émir de Valence, puis par les Banû Ṣumâdiḥ, n'avait pas empêché la cité de poursuivre sur sa lancée ses activités maritimes, en particulier avec l'Orient. Le témoignage d'al-'Udhrî sur les constructions faites par Zuhayr ou bien sur le modèle de gouvernement que fut celui d'Abû l-Aḥwaṣ Ma'n ibn Ṣumâdiḥ (1041-1052), même avec l'exagération positive due aux relations de l'auteur avec le souverain, est recoupé par les écrits de l'ensemble des géographes occidentaux et orientaux qui font d'Almeria la première place portuaire de l'Andalus en Méditerranée. Les propos d'al-Idrîsî et d'al-Zuhrî concernant l'époque almoravide (1091-1146) renvoient à une prospérité qui avait commencé sous les Omeyyades et qui s'était largement poursuivie sous la houlette des émirs des Taifas, malgré l'absence de frappe monétaire[14]. Toutefois, à la différence de ce qui s'était passé pour Denia, rien n'apparaît, dans le programme des émirs d'Almeria, qui indique une politique maritime volontariste. La cité continue son activité de commerce et de razzias, mais l'émirat ne semble pas avoir infléchi cette évolution.

D'une manière plus générale, l'étude des gouvernements des Taifas dans la zone côtière de l'Orient espagnol incite à considérer que les pouvoirs des cités maritimes demeurèrent faibles : dans la partie septentrionale, l'émir de Saragosse, al-Muqtadir ibn Hûd (1046-1081), annexe le petit État de Tortosa vers 1060 ; le deuxième émir de Denia, 'Alî ibn Mujâhid, doit céder au maître de Saragosse, son beau-père, le port militaire le plus actif de la façade méditerranéenne en 1076 ; entre-temps, il semble que l'émir de Saragosse ait réussi à établir une sorte de protectorat sur l'émirat de Valence, avant que le Cid ne le « protège » puis s'installe dans la cité (1094-1099). A partir de 1078, Murcie et sa région tombent également sous une sorte de protectorat sévillan, par l'intermédiaire d'Ibn 'Ammâr. Quant à Almeria, l'absence de frappe spécifique dans une ville commerciale d'une telle importance dénote malgré tout la faiblesse des émirs Banû Ṣumâdiḥ[15]. A cette faiblesse politique générale correspond l'absence d'une véritable ambition navale cohérente, hormis celle du premier souverain de Denia. On peut se demander si, par opposition aux grands centres urbains de l'intérieur comme Saragosse, Tolède et surtout Grenade ou Séville, l'émergence tardive des cités du Levant au rang de capitales émirales n'a pas favorisé une telle faiblesse. En revanche, il semble que les États du sud de la Péninsule développèrent une véritable politique maritime, essentiellement pour contrôler le détroit de Gibraltar et ses abords.

2 – LES AMBITIONS NAVALES DANS LA ZONE DU DÉTROIT

L'essor des ports de l'Andalus à l'époque des émirs indépendants ne se limitait pas à celui de Denia et Almeria ; il faut tenir compte également de l'essor des villes de Ceuta et Séville et, dans une moindre mesure, Malaga. Les dynasties voisines du détroit et celle de Séville développèrent une politique ambitieuse visant à reprendre l'héritage du califat omeyyade dans son ensemble. Or, dans cette rivalité, l'utilisation de la flotte tenait une place importante. Si le contrôle du détroit de Gibraltar en était l'objet incontournable et évident, l'existence d'ambitions plus larges sur le plan

commercial et militaire n'est pas à écarter. Une course pour le contrôle des principaux ports de la côte atlantique et du détroit s'engagea, devenant l'une des composantes essentielles de la rivalité entre Hammoudides et Abbadides.

La montée en puissance de ces descendants des Idrissides est indissociable de leur ambition de prendre le titre califal[16]. Les Hammoudides avaient pour cela plusieurs atouts. Protégés depuis le Xᵉ siècle par les Omeyyades face aux Fatimides, dans le cadre de la politique cordouane au Maghreb, leur ascendance prestigieuse et leur appartenance au monde berbère leur avaient valu de devenir rapidement les chefs des mercenaires berbères recrutés par les Amirides depuis le dernier quart du Xᵉ siècle, qui soutinrent victorieusement les ambitions d'un arrière petit-fils de 'Abd al-Raḥmân III, Sulaymân al-Musta'în (1013-1016). Ce dernier accorda au chef du clan berbère, 'Alî ibn Ḥammûd, la garde du détroit avec le gouvernement des villes de Ceuta, Tanger, Arzila et Algeciras. Il n'est pas étonnant de constater que 'Alî choisit Ceuta comme siège principal de son pouvoir, reliant ainsi plus solidement le monde berbère à la Péninsule et se tenant sur ses gardes face à des Andalous qui, à l'image du grand lettré et poète Ibn Ḥazm, faisaient preuve de xénophobie vis-à-vis des Berbères.

Parallèlement à l'intermède hammoudide sur le trône califal, de 1016 à 1023, les califes ou leurs parents proches renforcèrent l'implantation de la famille dans les trois cités portuaires. Juste avant de marcher sur Cordoue, 'Alî ibn Ḥammûd s'empara de Malaga, complétant ainsi le réseau de ses ports qui contrôlaient le détroit. Il laissait à son frère al-Qâsim, qui avait déjà la garde d'Algeciras, le soin de veiller sur ce réseau. Les deux frères avaient installé à Ceuta les membres de la famille, héritiers et parents, et cette même cité leur fournissait l'essentiel de leurs unités, telle celle qui servit à la prise de Malaga. C'est d'ailleurs Yaḥyâ ibn Ḥammûd, fils de 'Alî, qui, une fois devenu le maître de Ceuta, parvint à succéder en 1021 à al-Qâsim chassé du trône califal puis tué en 1023. Yaḥyâ put se réfugier à Malaga lorsque les Cordouans le menacèrent. C'est donc bien sur les villes du détroit et plus spécialement sur Ceuta que les Hammoudides surent compter lorsqu'ils avaient besoin de soutien. La marine constituait de ce fait un appoint essentiel.

Ayant ensuite abandonné ses prétentions sur Cordoue, Yaḥyâ ibn Ḥammûd al-Mu'talî, comme les autres émirs des Taifas, consolida sa position régionale ; il le fit à la fois à Malaga et Ceuta jusqu'à sa mort en 1035. Par la suite, les trois principales cités hammoudides, Ceuta, Malaga et Algeciras, furent l'objet de luttes entre frères et cousins, qui favorisèrent en fait les ambitions des Abbadides de Séville. Notons à cette occasion le rôle joué par les flottes dans ces luttes, ne fut-ce que pour transporter les troupes. La prise d'Algeciras par al-Mu'taḍid de Séville et le contrôle du pouvoir à Ceuta par l'un des chefs berbères, Suqût al-Barghawâṭî, mirent fin à la puissance hammoudide, Malaga devenant en 1056 le débouché maritime des Zirides de Grenade[17].

La puissance hammoudide avait duré un demi-siècle environ, l'une des bases de son pouvoir reposant sur la possibilité de contrôler une zone maritime allant de Malaga à Tanger, et ce n'est pas un hasard si elle avait eu pour capitales les principaux ports de cette zone. Malaga et surtout Ceuta, déjà relevée par les Omeyyades, se développèrent alors considérablement. Le premier grand historien de Ceuta, le cadi 'Iyâḍ (1081-1149), théoricien du malikisme et animateur de la résistance de la ville contre les Almohades, rend compte de la spécificité naissante de Ceuta dès cette période, du fait même que la mer était déjà devenue sa principale ressource : le cadi de la cité, Ibn Zawba', qui combattit les Hammoudides accusés de chiisme, s'était ainsi enrichi par le commerce de l'huile avec Séville[18].

L'histoire politique de la dynastie des Abbadides est ensuite assez bien connue. En particulier, son expansion territoriale dans plusieurs directions, à l'ouest vers l'Algarve, à l'est et au sud vers le détroit de Gibraltar et au nord-est vers Cordoue, avait été largement évoquée par les chroniqueurs arabes. Toutefois, le volet maritime est à peu près passé sous silence, alors même que Séville devenait, avec Denia et Almeria, le premier port de l'Andalus et que nombreux sont les faits susceptibles de démontrer l'extrême importance de l'Océan dans les visées expansionnistes des souverains.

La première phase de la lutte avait correspondu à l'éviction des Hammoudides de Séville[19]. Profitant des difficultés de cette dynastie à Cordoue et jouant sur la défiance des Sévillans vis-à-vis des

Berbères, le cadi Abû l-Qâsim Muḥammad ibn 'Abbâd prit le pouvoir, soutenu par les grandes familles arabes de Séville après avoir chassé Muḥammad ibn Ḥammûd, fils du calife al-Qâsim, en 1023. Par la suite, la lutte contre les Hammoudides devint un enjeu essentiel dans la mesure où ces derniers étaient, avec les souverains zirides de Grenade, les chefs de file du « parti berbère » dominant tout le sud de la Péninsule ; de plus, à partir de 1035, les émirs de Séville contestèrent le titre califal des Hammoudides en « ressuscitant » le calife omeyyade Hishâm II dont ils prétendaient défendre la légitimité. Du même coup, le contrôle du détroit devenait un aspect important de leur ascension. La prise d'Algeciras, en 1055 ou 1060, leur permit d'éliminer un des princes hammoudides, mais aussi de planter un coin dans un dispositif militaire qui avait été jusque là fondé sur les liens unissant le Maghreb et l'Andalus.

A côté de cette lutte ayant pour enjeu la suprématie sur l'ancien califat omeyyade, d'autres préoccupations n'en existaient pas moins. Plusieurs informations démontrent l'importance qu'avait pour les Sévillans l'exportation de produits en direction d'autres régions du monde musulman, l'Orient surtout, et ce dans le cadre de la mise en valeur économique de leur cité et de ses environs ; divers passages de la *Dhakhîra* d'Ibn Bassâm apportent d'autre part la confirmation de l'essor du commerce maritime suscité par les émirs abbadides[20]. De ce fait, les coups de mains et la guerre navale, menée en particulier contre Suqût al-Barghawâṭî, se situent dans une ligne précise.

En 1051-1052, al-Mu'taḍid ibn 'Abbâd, le principal conquérant de la dynastie, se fit céder à bon prix la flotte du prince de Huelva/Saltes, 'Abd al-'Azîz al-Bakrî, avant l'annexion du petit émirat en 1054[21]. Les flottes de Séville et de Huelva purent ainsi attaquer les côtes atlantiques au sud de l'Andalus, en complément des opérations terrestres. Par suite de dissensions chez les Hammoudides, Algeciras fut capturée, tandis que les émirats berbères de la côte de Sidonia, Arcos et Ronda étaient annexés. De l'autre côté, la prise de Huelva/Saltes, de Shantmariyya al-Gharb, aujourd'hui Faro, et de Silves coupait non seulement la route du sud aux Aftasides de Badajoz, mais procurait en plus au prince sévillan trois

ports et chantiers navals actifs. Al-Mu'taḍid disposait dès lors de tous les ports et arsenaux importants de la façade atlantique, hormis Alcácer do Sal et Lisbonne. Avec Tarifa et Algeciras, il contrôlait le passage du détroit et un peu plus tard, lorsque son fils et successeur apprit la remontée des Almoravides vers le nord du Maghreb, il fit aussitôt fortifier Algeciras et Gibraltar.

Le caractère commercial de la politique des Sévillans est également révélé par les guerres entre la capitale andalouse et l'émir Suqût al-Barghawâṭî de Ceuta. Ce dernier, au pouvoir depuis 1041-1042, avait poursuivi avec succès la politique navale des Hammoudides, car il disposait d'un mouillage exceptionnel et du plus important chantier naval du détroit : son maître théorique, al-Qâsim ibn Ḥammûd, ne pouvait défendre Algeciras par mer sans la flotte de Ceuta[22]. Devenue le premier port du détroit, cette dernière cité, dirigée par Suqût puis par son fils al-Mu'izz ibn Suqût al-Barghawâṭî jusqu'en 1083, put résister à l'impérialisme sévillan grâce à la valeur de sa flotte. Lorsque les deux puissances s'affrontèrent en 1065, ce fut pour des raisons commerciales avec l'arrestation de marchands de part et d'autre[23]. La flotte de Séville représentait alors une force de quatre vingt navires et elle fit battre en retraite celle de Ceuta. En 1083, al-Mu'tamid ibn 'Abbâd vint en aide à Yûsuf ibn Tâshfîn, le souverain almoravide, pour bloquer Ceuta par mer, mais il fallut l'appoint d'un gros navire de commerce sévillan qui coula, puis la succession de plusieurs assauts, pour venir à bout du port et de la flotte d'al-Mu'izz ibn Suqût al-Barghawâṭî[24].

3 – LES ENJEUX DE LA POLITIQUE MARITIME DES ÉMIRS

Ces affrontements prouvent l'importance de la mer dans la politique militaire et commerciale des États qui avaient alors façade dans la zone du détroit. Ceuta, pleinement impliquée dans la vie des principautés indépendantes de l'Andalus, probablement plus que dans les affaires du Maghreb occidental, était devenue un port et une ville très actifs, du fait d'un arrière-pays exigu et peu

fertile conduisant les gens, plus que dans les autres cités de la région, à tourner leurs activités vers la mer.

A Séville, l'enjeu maritime était d'importance. On perçoit, malheureusement à travers des sources trop limitées, une continuité de la politique navale de la part des émirs abbadides. Au moins autant que Denia, Séville, devenue la principale cité de la péninsule islamisée, développa une activité à long terme afin de contrer ses principaux rivaux, mais également pour permettre aux grandes familles de Séville d'exporter leurs produits, tels que l'huile ou les figues, vers l'Atlantique et la Méditerranée. L'enjeu était suffisant aux yeux des Abbadides pour provoquer une guerre navale avec Ceuta.

Déjà auparavant, la conquête des côtes atlantiques de l'Andalus par al-Mu'taḍid ne tenait pas seulement à sa haine tenace des Berbères ou bien à la faiblesse de ses voisins occidentaux. Pour l'ensemble des émirs prétendant incarner la continuité califale, la maîtrise des mers, au même titre que leur adoption d'un titre honorifique réservé à l'origine au calife ou que la frappe monétaire de l'or, était devenue depuis l'époque des califes omeyyades un gage de légitimité, essentiel semble-t-il. Les zones portuaires et, plus particulièrement, les arsenaux fortifiés symbolisaient, autant que la citadelle ou la grande-mosquée, les lieux de la souveraineté héritée de la période califale pendant laquelle, disait-on, « le commandant de la flotte almérienne partageait en quelque sorte le pouvoir royal avec le calife : l'un régnait sur terre, l'autre sur mer »[25]. Dans le même esprit, Ibn Khaldoun lie étroitement l'organisation des États forts à la souveraineté musulmane sur les mers[26]. A côté des divers aspects de la politique maritime d'émirs comme ceux de Denia, un moment, ou bien comme les Hammoudides et les Abbadides continûment, la manière d'utiliser les arsenaux occupés constitue un autre signe de la valeur symbolique de ces édifices et de leur rôle : « [au XIe siècle] les princes indépendants d'Algeciras firent de son arsenal un palais », de même que l'arsenal d'Almeria avait été un moment le palais d'un des émirs esclavons[27]. Si la qualité des fortifications est une raison principale de ces choix, les édifices devaient également jouir de prestige aux yeux de tous pour être investis comme lieux de gouvernement.

Mais la continuité entre la période califale et celle des émirs du XIe siècle n'est pas seule à s'affirmer. Le dynamisme maritime des Taifas retrouva une tradition antérieure, celle du IXe siècle lors de la première période d'anarchie. En dehors des grands ports de l'Andalus qui poursuivirent leur essor sur la lancée du Xe siècle, les petites capitales portuaires de certaines régions avaient montré auparavant une précoce mise en valeur de leurs capacités maritimes. A Huelva/Saltes, cité jusque-là modeste, les Banû l-Bakrî attirèrent d'abord l'attention du puissant voisin sévillan parce qu'ils possédaient une flotte importante. On a vu l'ancienneté des activités portuaires en ce lieu, liées en particulier à la tradition métallurgique. Le constat est le même à Faro/Shantmariyya al-Gharb et à Silves. Ces petits États furent pris en main par les autorités qu'avait déléguées Cordoue et qui récupérèrent à leur profit personnel les institutions établies au plan local par l'administration califienne ; s'ils possédèrent rapidement un arsenal et une flotte, ce fut non seulement grâce à la prospérité du Xe siècle et par souci de conserver les anciens signes de souveraineté, mais également parce que les siècles précédents avaient vu les populations locales poursuivre, puis développer de façon autonome, une activité maritime même modeste. En l'occurrence, les périodes d'autonomie politique ont été tout aussi déterminantes que celle de la centralisation califienne pour expliquer l'essor de la navigation en Méditerranée et sur l'Atlantique au XIe siècle.

En élargissant ensuite le champ de nos analyses sur la navigation à cette époque, on constate que les ports les plus actifs se situaient soit dans l'Andalus soit en face, à Tanger et Ceuta. Dans ces derniers cas, leur croissance était directement liée à l'évolution politique de la péninsule Ibérique, même si Ceuta était riche de l'or venu du Sahara. Certes les ports de Hunayn, Oran ou Bône étaient de leur côté actifs, mais ils ne constituaient pas des centres économiques ni des foyers de culture comparables à ceux des principaux ports de l'Andalus ou du détroit. Du reste, les géographes font nettement apparaître la domination des marins d'Almeria ou Séville dans la zone maghrébine, de part et d'autre du détroit.

Finalement, la période des émirs du XIe siècle fut d'une importance décisive dans les rapports entre l'Andalus et le Maghreb occi-

dental. Sur le plan maritime, le symbole évident en est l'attitude de Yûsuf ibn Tâshfîn (1061-1106) qui se décida à lier la péninsule Ibérique à son domaine maghrébin lorsqu'il eut besoin de la flotte la plus importante du moment, celle des Abbadides. Tant les liens commerciaux que les liens politiques ou culturels reposant sur les relations maritimes étaient alors trop importants pour que l'émir almoravide pût créer un empire musulman d'Occident sans l'Andalus.

Chapitre III

LE MAGHREB OCCIDENTAL DU VIII^{e} AU X^{e} SIÈCLE

Les États qui se mirent en place pendant cette période mal connue de l'histoire du Maghreb n'ont pas fait l'objet, comme ceux des Omeyyades ou des Fatimides, de panégyriques particuliers. Seules les chroniques postérieures font mention de ces émirats, rustémide de Tahert, idrisside et de Nakûr : elles ont une certaine tendance à sous-estimer l'importance des Berbères dans l'organisation et le développement des régions concernées comme si le pays avait été en attente de l'arrivée de dynasties venues de l'Orient. Ces idées longtemps reprises, bien que récemment corrigées, rendent plus difficile encore l'appréciation de la vie maritime dans cette zone[1].

1 – LA NAVIGATION BERBÈRE AU MAGHREB OCCIDENTAL JUSQU'AU X^{e} SIÈCLE

De même qu'en Andalus, la navigation au Maghreb ne fut jamais interrompue totalement, ni avant ni après l'invasion arabe. La présence byzantine à partir de 534 avait même redonné à la côte africaine une vigueur certaine et, si la flotte de Carthage avait dû se replier devant l'avance des envahisseurs musulmans, il semble que certaines unités aient gagné d'autres ports du littoral maghrébin, tels que Bône ou Bûna aujourd'hui Annaba[2]. Par la suite, au-delà de l'Ifriqya le plus grand silence règne sur les ports du Maghreb central et occidental jusqu'à la fin du VIII^{e} siècle. De fait, à l'image

d'Ibn Khurradâdhbih (mort vers 844), les premiers géographes arabes, qui étaient des Orientaux, manquaient visiblement d'informations sur le littoral situé entre Tunis et Ceuta[3].

Mais les lacunes des textes ne sont pas seules en cause. On sait que des États structurés dirigés par des Orientaux existaient à l'intérieur, en Ifriqya celui des Aghlabides et, dans le Sud, en liaison avec le Sahara et Kairouan surtout, le royaume rustemide de Tahert. Toutefois, les Berbères ne tournaient pas totalement le dos à la côte. Une allusion significative de Léon l'Africain fait remonter la fondation de Badîs à l'époque des « Goths ». Même si cet acte fut plus probablement le fait du deuxième émir de Nakûr, au cours du IX[e] siècle, l'allusion implique l'idée d'une continuité des activités maritimes[4].

Ces activités n'étaient pas le seul fait des Andalous, loin s'en faut. Avec les royaumes de Nakûr et ceux fondés par les Idrissides, les zones littorales du Nord-Ouest s'animèrent. L'État des Salihides de Nakûr aurait été fondé au début du VIII[e] siècle. Cette principauté berbère entra rapidement en contact avec les gens de l'Andalus, en particulier dans la région de Malaga à une journée et demie de navigation selon al-Bakrî, notre principal informateur[5]. La fondation ou le renforcement de Badîs par Idrîs ibn Ṣâliḥ (mort en 761) est le signe de la vigueur maritime de la principauté. Al-Bakrî fournit une liste de ports, Melilla, Ghassasa, Qart al-Wadî al-Bakâr, Badîs et surtout al-Mazamma situé au fond de la baie de Nakûr. Cette énumération, pour sèche qu'elle soit, indique les raisons de l'essor de la ville des Salihides, grâce à son rôle d'intermédiaire entre l'arrière-pays berbère et la zone voisine de la Méditerranée, qui était liée à l'Andalus au moment de l'éveil de celle-ci. Néanmoins, il convient de demeurer prudent. L'étude des sites côtiers ou proches du littoral du Rif indique que les éléments de localités comme Badîs apparurent après l'arrivée des Andalous dans la région et furent marqués par l'influence de ces derniers, tant dans l'organisation de l'urbanisme que dans l'évolution de la technique de fabrication de la céramique : à Badîs, la céramique non tournée domine jusqu'à la présence attestée des Andalous ; alors se développe la fabrication de pièces tournées et de temps à autre glaçurées, selon des techniques importées ; la tendance est la même

concernant les décors. Les prospections hors des sites urbains démontrent un écart entre les techniques berbères traditionnelles conservées dans les campagnes et celles que l'on pratiquait dans les villes sous influence de l'Andalus[6]. Malgré un déficit d'informations, il paraît pensable que les relations commerciales avec l'arrière-pays aient connu un certain essor grâce aux Berbères et leur aient permis, fait assez rare durant cette haute période, de développer leur propre commerce maritime avec les Andalous et, probablement, avec d'autres populations côtières. Une fois encore, l'absence de monnayage avant le X^e siècle ne doit pas entraîner *ipso facto* un raisonnement concluant à la pauvreté du commerce[7]. L'ensemble des auteurs note, au contraire, la prospérité de l'émirat, qui reposait également sur la piraterie.

Beaucoup plus imposant que l'émirat de Nakûr, l'émirat 'alide des Idrissides présenta la première organisation « arabisée » établie dans la région berbère du Maghreb occidental depuis l'invasion arabe. Apparue avec la fondation de Fès en 789 par Idrîs I^er, la dynastie, originaire d'Orient et se réclamant de la descendance de 'Alî, est mal connue. Tant son histoire politique que son rôle religieux demeurent confus. En revanche, tout le monde s'accorde sur le rôle joué par Idrîs I^er et ses successeurs en matière de gouvernement. Dès le règne de Muḥammad I^er (828-836), le royaume qui coïncidait à peu près avec le nord du Maroc actuel et la région de Tlemcen éclata en divers émirats attribués aux frères puînés. Or ceux-ci reproduisirent en quelque sorte le modèle fourni par Fès, s'installant dans des cités anciennes mais en déclin, comme Tanger ou Tushummus, ou bien dans de nouvelles fondations comme al-Ḥajar al-Naṣr ou al-Baṣra fondée par Idrîs II. Ces capitales et la zone d'extension du pouvoir des émirs coïncidaient avec les zones d'habitat des tribus sédentarisées de la région, Luwâtas, Kutâmas autour de Tanger et Arzila, Awrabas à Volubilis et Fès ou Ghomâras dans la zone du Rif.

Le dispositif, lié au renforcement d'un important réseau urbain, coïncidait avec l'essor économique de la région, permettant aux tribus berbères et aux dynastes idrissides d'organiser de véritables gouvernements reposant sur un monnayage abondant[8] et la mise en place d'une fiscalité efficace. Il ne faut d'ailleurs pas restreindre le

phénomène idrisside au nord du Maroc. Des descendants d'Idrîs Ier, à Salé ou à Tamdûlt qui devint une importante cité étape et minière, étendaient vers le sud l'organisation née à Fès. A ce moment aussi l'émirat de Nakûr, mais également ceux des Barghawâtas au sud de Salé et des kharijites de Sijilmassa, se développèrent : l'éveil économique de la région était général[9].

Outre la croissance de Fès, qui est le fait économique majeur dans la région, il y eut la transformation des bassins du Lukkus et surtout du Sebou, drainant les produits des villes de Tushummus, Qurt, al-Baṣra ainsi que de la région de Tanger et d'al-Ḥajar al-Naṣr ; ils devinrent d'importants centres de production et, pour certaines marchandises, d'exportation maritime. Grâce à Ibn Ḥawqal, repris par al-Idrîsî et à al-Bakrî, nous en savons un peu plus sur le dynamisme maritime de l'ensemble. Ce sont visiblement les villes de l'intérieur qui sont à la tête du commerce régional. Le cas est patent pour al-Baṣra, étudiée en détail[10], qui était devenue un important centre économique à partir du IXe siècle :

> Elle s'appelle aussi Baṣra du lin – Baṣrat al-kittân – parce que, à l'époque où elle commença à se peupler, on y employait du lin en guise de monnaie dans toutes les opérations commerciales », dit al-Bakrî. Selon Ibn Ḥawqal dans un passage connu, « c'est là (Moulay Bou Sâlim) que s'embarquent les habitants d'al-Baṣra pour emporter les produits de leur ville et de la localité de Biyâtha » et, à Tushummus, « les habitants d'al-Baṣra transportent leurs marchandises sur des navires par cette rivière et, après avoir atteint l'Océan, tournent vers la mer Méditerranée pour se rendre où ils le désirent[11].

Outre le lin, le coton et divers produits nourriciers constituaient l'essentiel du fret. Les mêmes auteurs s'attardent également sur le dynamisme des villes avoisinantes à l'époque idrisside, Qurt en particulier. Hormis Tanger, ce sont ces villes intérieures qui furent les initiatrices du commerce maritime, les localités côtières et peu peuplées comme Tushummus ou Moulay Bou Sâlim étant essentiellement des points de rupture de charge. Moulay, comme l'ont montré les fouilles, se limitait à un entrepôt où les navires accostaient dans la lagune, sans constructions autour. Le commerce d'exportation vers l'Andalus et le Maghreb méditerranéen empruntait les voies fluviales et, de ce fait, était tourné vers l'océan Atlantique où se déversent le Sebou et ses affluents ainsi que le Lukkus.

Toutefois, comme l'indique clairement le texte d'Ibn Ḥawqal, les destinations étaient en priorité celles de la Méditerranée. On ne peut donc véritablement parler d'une réorientation du commerce sur le versant atlantique, mais, comme pour les ports de Nakûr, d'une adaptation du commerce à l'essor des régions de l'Andalus et du Maghreb, dans la zone du détroit de Gibraltar et en Méditerranée occidentale jusqu'en Ifriqya. On a vu qu'à la fin du IX^e siècle, Ibn Ḥafṣûn sut très bien profiter de cette émulation de part et d'autre pour mettre en place un réseau maritime et commercial échappant à l'autorité de Cordoue. Avant même l'intervention des Omeyyades, le Nord du Maroc actuel regardait au IX^e siècle, au moins d'un point de vue économique, vers la Méditerranée et l'Andalus. Au contraire, les régions plus au sud, à la hauteur de Salé et dans la zone contrôlée par les Barghawâtas, demeuraient tournées vers l'intérieur du pays, le long de l'itinéraire Sijilmassa-Fès. Aucune raison, avant la venue des marins de l'Andalus, n'incitait à développer un commerce maritime important le long du rivage atlantique.

Malgré le renforcement des liens entre les Idrissides et le califat omeyyade au X^e siècle, le commerce prospère développé par les Berbères depuis al-Baṣra et les autres cités de la région périclita, pour des raisons mal cernées ; en effet, la période est en général considérée comme celle d'un véritable décollage économique et non comme celle d'une dépression[12]. On constate, sur le plan maritime, que les centres qui déversaient leurs produits par l'Atlantique déclinèrent au cours du X^e siècle, tandis que grandissaient les ports du détroit et ceux du rivage méditerranéen du Rif et du Maghreb central. De même, le monnayage idrisside laissait la place à un monnayage différent où l'or apparaît pour la première fois et où les empires extérieurs à la région, fatimide et omeyyade, s'assurent le contrôle de la frappe[13].

2 – IMPÉRIALISMES DES FATIMIDES ET DES OMEYYADES DE CORDOUE

Pour expliquer ce changement, plusieurs facteurs sont à envisager. Le plus évident est celui de la guerre impitoyable que se livrèrent Omeyyades et Fatimides, par groupes berbères interposés, pour le contrôle du Maghreb central et, surtout, occidental. Les campagnes dommageables purent largement désorganiser les réseaux existants : de 917 à 986, plus de quinze campagnes majeures, principalement menées par des représentants des deux dynasties comme Mûsâ ibn Abî al-'Afiya ou Bulukkîn ibn Zirî, entraînèrent des destructions d'envergure ; plusieurs cités comme Fès, al-Baṣra, Qurt, Nakûr, Melilla et même Sijilmassa subirent plusieurs fois les saccages opérés par les deux camps[14].

Les auteurs arabes se divisent sur l'évolution d'al-Baṣra, grande cité idrisside avec Fès. Certains évoquent un déclin sans retour après que Bulukkîn ibn Zirî eut détruit ses murailles ; al-Bakrî en revanche décrit sa prospérité au XIe siècle, alors qu'il indique la ruine de Qurt, et, surtout, Ibn 'Idhârî fournit une liste de gouverneurs installés dans la cité. On peut penser qu'al-Baṣra vit seulement son rôle diminué par la perte de son état de capitale[15]. D'un autre côté, même si la situation demeurait confuse, la guerre entre les deux califats ennemis au Xe siècle dans l'Occident islamique avait apporté son lot de destructions et surtout éliminé le pouvoir idrisside de la région. Les centres du pouvoir et de l'économie s'en trouvèrent modifiés : tendant toujours vers la même direction – l'Andalus et la Méditerranée –, les villes occupées et mises en valeur par les autorités omeyyades prirent le relais des vieux centres idrissides, Ceuta surtout, Tanger, Melilla et, par intermittence, Nakûr ou ses ports comme Badîs. Au contraire, les capitales idrissides connurent une éclipse. Dans le même temps, l'installation des émirats zanâtas, maghrawas surtout, à Fès, Aghmât et Sijilmassa, le plus souvent sous influence omeyyade, renforcèrent l'itinéraire central Tamdûlt, Aghmât, Day, Fès ou bien Sijilmassa-Fès pour, ensuite, aller vers Ceuta et Nakûr. Le déclin politique et le déplacement des liaisons économiques sous influence omeyyade sem-

blent donc avoir placé les villes du bassin du bas Sebou et du Lukkus dans une situation de relatif assoupissement. Toutefois, une étude plus approfondie serait nécessaire pour mieux comprendre cette évolution.

Le Xᵉ siècle, on l'a constaté, fut marqué par le rôle déterminant des deux grands califats occidentaux extérieurs au Maghreb central et oriental, ceux des Fatimides et des Omeyyades. La nouvelle orientation eut, sur le plan maritime, des conséquences durables. En particulier, comme le montrent avec une certaine précision la liste des ports et mouillages dressée par al-Bakrî et le texte de *fatwâ* délivrées à Kairouan, Fès ou Cordoue, la côte du Maghreb central et occidental se peuple et donne naissance à l'un des axes majeurs de la navigation méditerranéenne médiévale. Cet axe se prolongeait à l'est en Cyrénaïque et en Egypte. L'autre phénomène, visible avant même l'apparition du califat de Cordoue, fut celui de l'influence exercée de plus en plus nettement par les gens de l'Andalus sur la vie des cités du littoral maghrébin.

La présence fatimide[16] et la conquête du Maghreb central ont accentué l'essor des relations maritimes d'est en ouest. Les descriptions des géographes et celle de l'historiographe de la dynastie, le cadi al-Nu'mân, le laissent entendre : les textes du Xᵉ siècle citent des localités comme Asâlan, Arsqûl ou Akas[17] qui sont des relais anciens de la navigation côtière. A côté, un certain nombre de ports prennent une importance nouvelle, soit sous l'impulsion des marins de l'Andalus à Oran ou Ténès, soit en relation avec l'Ifriqya de l'époque fatimide à Tabarqa et La Calle qui viennent doubler les mouillages traditionnellement fréquentés comme celui de Bône.

La période ziride n'interrompit pas un tel mouvement, bien au contraire. A cette époque Bougie/Bejaia prend son envol durable. L'antique Saldae, peuplée par les Berbères Bijâya, fut animée de nouveau par les Andalous, probablement dès le IXᵉ ou au début du Xᵉ siècle[18]. Toutefois, ce fut l'installation du Ziride hammadide al-Nâṣir qui marqua le point de départ du plus bel essor que la cité ait connu. Cette installation, faisant suite à la poussée des Hilaliens en Ifriqya et à une pression de plus en plus difficile sur la Qal'a capitale des Banû Ḥammâd, doit être rapprochée d'un mouvement plus général qui favorisa, à la fin du XIᵉ siècle et au début du XIIᵉ,

les cités côtières de la région comme Mahdia ou Tunis aux dépens des localités intérieures frappées par l'invasion hilalienne. Il conviendrait également de ne pas attribuer aux seuls nomades sahariens la cause de ce mouvement, mais de déterminer avec précision ce qui poussa les Berbères à participer à l'animation maritime et à exploiter l'économie de la zone côtière. Toutefois, à la différence des ports ifriqyens, Bougie/Bejaia n'eut pas à souffrir des incursions normandes de Sicile et devint, jusqu'à la conquête almohade, le grand port du Maghreb central qui avait noué de bonnes relations avec l'Italie[19].

Les *fatwâ* concernant cette époque et le *Kitâb Akriyat al-sufun* ou « Livre de la location des navires » du juriste Abû l-Qâsim Khalaf ibn Abî Firâs, quand ils donnent les destinations des navires, évoquent le plus souvent comme trajet celui d'Ifriqya à la Sicile. Cela indique assurément l'importance du trafic maritime dans la zone d'influence fatimide ; il faut toutefois corriger cette impression en songeant à l'influence des juristes de Kairouan sur la jurisprudence de cette période, spécialement dans l'Andalus, et sur l'ouvrage d'Ibn Abî Firâs[20]. Quoi qu'il en soit, l'aire de domination fatimide créa durablement un mouvement maritime qui n'affecta pas seulement le Maghreb oriental mais qui toucha également le centre et probablement la zone occidentale. Les traités juridiques indiquent, une fois encore, une continuité géographique de la navigation poursuivie d'un bout à l'autre du Maghreb. On retrouve, en effet, dans le recensement dressé par al-Wansharîshî des *fatwâ* de cette époque, l'unité d'une jurisprudence malikite qui était appréciée des juristes eux-mêmes de Kairouan à Cordoue via Fès.

A la lecture des œuvres d'Ibn Ḥawqal et, surtout, d'al-Bakrî, on constate que plusieurs générations de marins andalous s'étaient engagés dans le commerce maritime avec le Maghreb. Nous avons vu que certaines cités avaient été fondées ou, du moins, urbanisées en liaison avec l'essor commercial suscité par les marins du Levant espagnol à la fin du IXe ou au début du Xe siècle ; Ténès, Oran et, sur le versant atlantique, Arzila sont de ce nombre. Avec Tanger, Ceuta, Badîs, Melilla, Arsqûl ou Marsâ al-Dajjâj, d'autres ports furent largement animés par la venue de gens de l'Andalus sous le califat omeyyade. Dans la foulée et au cours du XIe siècle, cet essor

se poursuivit, particulièrement le long des côtes atlantiques du Maghreb, favorisant à partir de cette époque un véritable commerce saisonnier qui s'étendait bien au-delà de la zone du détroit, vers Anfâ sur le site futur de Casablanca, Faḍḍâla, Salé et, plus au sud, Qûz, Mâssa et Nûl Lamta. Cette périodisation sommaire cache certaines caractéristiques d'un essor progressif.

De fait, les récits des géographes arabes sur l'établissement ou la transformation de localités par des marins de l'Andalus, méritent d'être mieux examinés :

> Cette ville s'appelle Ténès la neuve ; les habitants montrent, sur le bord de la mer, un château qu'ils disent être l'ancienne Ténès (Cartenna) et qui, selon eux, avait été habité avant la construction de la ville actuelle. Celle-ci fut bâtie en l'an 875-876 par des marins de l'Andalus au nombre desquels se trouvaient al-Karkarnî, Abû 'Aysha, al-Ṣaqqar et Ṣuhayb. Elle fut peuplée par deux colonies d'Andalous, dont l'une était venue d'Elvira et l'autre de Tudmîr. Les seigneurs de Ténès sont d'origine noble, leur ancêtre Ibrâhîm ayant eu pour père Muḥammad ibn Sulaymân ibn 'Abd Allâh ibn Ḥasan ibn Ḥusayn ibn 'Alî. Les marins dont nous venons de parler avaient l'habitude, en quittant l'Andalus, d'aller passer l'hiver dans le port de Ténès. Les Berbères des environs, étant venus se joindre à eux, les invitèrent à s'établir dans le château *(qal'a)* et à y tenir un marché, leur promettant de les soutenir, de les favoriser et d'observer, à leur égard, les obligations de l'amitié et du bon voisinage. [*Après le départ d'un certain nombre d'entre eux suite à une épidémie*] les colons qui restèrent à Ténès virent leur nombre augmenter, leurs richesses s'accroître et, quelque temps après, ils accueillirent chez eux quatre cents familles de Sûq Ibrâhîm, habituées à vivre sous la tente, et partagèrent avec elles leurs logements et leurs biens. Tous s'entraidèrent alors dans les travaux de construction, et ils élevèrent à Ténès le château que l'on y remarque encore[21].
>
> Oran eut pour fondateurs Muḥammad ibn Abî 'Awn et Muḥammad ibn 'Abdûn ainsi qu'une bande de marins andalous qui fréquentaient le port de cet endroit. Ils accomplirent leur entreprise après avoir obtenu le consentement des Nafzas et des Banû Musqan... Ils [*les gens de l'Andalus*] fondèrent Oran en l'an 902-903. [*Après une destruction par les Berbères*] les habitants y revinrent [en 911], la ville commença à se relever et elle devint plus belle qu'auparavant[22].
>
> Après une attaque des Vikings en 858 les habitants du pays d'Arzila [*au sud du cap Spartel*] s'empressèrent alors de bâtir un ribat sur l'emplacement de [*l'antique*] Arzila et d'y installer une garnison qui devait se renouveler régulièrement, au moyen de volontaires fournis par toutes les villes du voisinage. On y tenait une grande foire aux trois époques de l'année que l'on avait fixées pour le renouvellement de la garnison... Sur ce terrain, qui appartenait à une

tribu louatienne, quelques Kutâmas bâtirent un édifice pour leur servir de grande mosquée. Des habitants de l'Andalus et d'autres contrées, ayant entendu parler de cet établissement, y apportèrent, aux époques déjà indiquées, diverses espèces de marchandises et y dressèrent leurs tentes. Alors on commença à construire des maisons et on finit par y former une ville. Al-Qâsim ibn Idrîs ibn Idrîs, qui vint alors prendre possession de cette place, bâtit la muraille et la citadelle qui la protège encore[23].

Chacun des trois récits de fondations correspondait à une histoire originale et les circonstances de la fondation de Ténès, Oran et Arzila diffèrent ; néanmoins, à chaque fois, la fondation de la ville proprement dite est l'œuvre des gens de l'Andalus. Maîtres d'œuvre pour les deux premières cités, ils ne sont, dans le cas d'Arzila, que participants à un mouvement engendré par les Berbères ; là toutefois leur venue régulière, rythmée par les foires du ribat, permit l'essor de l'établissement qui donna naissance à une cité achevée par l'un des fils d'Ibrâhîm ibn Idrîs au cours du IXe siècle. Il est également probable que ces mêmes marins participèrent à l'essor urbanistique et commercial de localités plus modestes telles que Marsâ al-Dajjâj à l'est d'Alger, qui avait pour habitants des Andalous et des [fractions] de tribus kutâmas[24]. Le but était l'intérêt commercial de ces entreprises ; sur ce plan, les gens de l'Andalus avaient l'initiative. Ainsi à Ténès les marins espagnols sont sollicités par les Berbères désirant trouver un débouché à leurs produits. A Oran, après une guerre ayant opposé les deux communautés, les Andalous purent revenir grâce à l'intérêt maritime et commercial qu'ils représentaient. Le fait est d'ailleurs confirmé par Ibn Ḥawqal qui parle du dynamisme des communautés de marchands de l'Andalus, de Tripoli à Moulay Bou Sâlim ainsi qu'à l'intérieur des terres, à Kairouan, Fès ou Tlemcen. Pour la même période, al-Bakrî évoque la présence de ces marins d'al-Andalus dans d'autres ports peuplés par les Berbères qui trafiquent avec eux, les Ifriqiyens et, probablement, des chrétiens ; à Alger, par exemple, le maintien d'une vie urbaine depuis l'époque de la conquête arabe, profita à diverses communautés de marins :

Cette dernière ville (Alger) est grande et de construction antique ; elle renferme des monuments anciens et des voûtes solidement bâties... La ville renferme plusieurs bazars et une grande mosquée. Elle possédait autrefois une vaste église dont il ne reste qu'une muraille en forme d'abside, se diri-

geant de l'est à l'ouest. Cette muraille sert maintenant de *qibla* légale, lors des deux grandes fêtes... Le port est bien abrité et possède une source d'eau douce ; il est très fréquenté par les marins d'Ifriqya, de l'Andalus et d'autres pays[25].

Une nouvelle étape est franchie avec les ambitions politiques du califat omeyyade : jusque là, on l'a vu, les Berbères gardaient le contrôle des sites peuplés par les marins de l'Andalus ; pour ne l'avoir pas compris, les gens d'Oran furent chassés une première fois et leur cité détruite. A partir de 927 commencèrent l'occupation et la domination politique des Omeyyades dans les sites stratégiques les intéressant, qui aboutirent à amplifier les appétits commerciaux des gens de la péninsule : sur le plan géographique, les marins avaient occupé jusque là certaines zones peu ou pas exploitées par les Berbères, au Maghreb central et, de manière encore épisodique, au sud du cap Spartel ; les Idrissides et les émirs de Nakûr dans la zone du détroit[26], certaines tribus du côté d'Alger ou de Bône et, bien entendu, les gens d'Ifriqya à l'est avaient eux-mêmes pris l'initiative maritime. Le mouvement avait déclenché un large programme d'urbanisation, en particulier des sites côtiers, et le IX^e siècle aurait été une période fondamentale de croissance économique, d'abord à l'initiative des pouvoirs régionaux forts des Idrissides, Rostemides et Aghlabides, mais également du fait des initiatives locales isolées de tribus berbères, menées sur la côte le plus souvent en collaboration avec des marins de l'Andalus. Les Omeyyades semblent avoir en quelque sorte bénéficié de cette situation à l'ouest du Maghreb en récupérant l'héritage de Nakûr, des Idrissides et des places qu'avaient développées les contacts noués par les Andalous à Ténès ou Oran. Ils furent contrés par les ambitions des Fatimides qui rivalisaient avec eux en organisant soigneusement leurs propres itinéraires maritimes[27] : les manœuvres stratégiques, l'enjeu politique lié au titre de calife et le désir de contrôler les routes de l'or n'étaient pas les seuls facteurs d'une volonté de domination du Maghreb.

Comme l'ont montré les travaux de terrain à Badîs ou bien à Belyounesh à proximité de Ceuta, la période omeyyade semble avoir joué un rôle majeur dans la mise en place d'un urbanisme devenu peu après « classique », qui complétait les autres efforts de

ce type expérimentés à Fès en particulier[28]. On retrouve dans les sources historiques textuelles les traces de ce nouvel élan.

A Ceuta, la venue des Omeyyades qui écartèrent à partir de 931 la dynastie berbère des Banû 'Iṣâm afin de contrôler les deux rives du détroit marqua les débuts d'une urbanisation active[29]. Auparavant, le seul ouvrage signalé est un mur construit en 756. De même, si Tanger était demeurée une cité active durant les premiers temps de l'islam, au Xe siècle, selon Ibn Ḥawqal, la partie côtière était abandonnée au profit d'une ville retirée sur le flanc de la « montagne » ; c'est plus tard, à la fin du Xe siècle ou au XIe, que, selon al-Bakrî et al-Idrîsî, elle retrouvait son rôle de port :

> Lieu fréquenté par des navires de petite dimension qui viennent y décharger leurs cargaisons... elle est sur une éminence qui domine la mer et dont le flanc jusqu'au rivage est habité. On y construit des navires. Son port est le point de départ et d'arrivée des bateaux[30].

Malgré le caractère laconique des observations et de nombreuses incertitudes chronologiques, on perçoit nettement une nouvelle occupation de la zone côtière après l'invasion omeyyade en 951. De même, sur le rivage atlantique la progression des marins de l'Andalus pour mettre en place des relations régulières par la voie maritime est également très nette aux Xe-XIe siècles. Ibn Ḥawqal signale « le lac d'Arghyar (Moulay Bou Sâlim) où mouillent les vaisseaux de l'Andalus qui viennent charger les produits agricoles de la région », à l'époque où les gens d'al-Baṣra faisaient le trajet inverse[31]. Les propos d'al-Bakrî, renseigné directement ou par l'intermédiaire d'Ibn al-Warrâq (Xe siècle) sur les déplacements de navires, indiquent comme limite méridionale Nûl Lamta après avoir évoqué toutes les étapes à la manière des routiers[32]. Par la suite, al-Idrîsî confirmait le rôle des marins andalous dans ce commerce nord-sud, en particulier à propos de Salé[33]. De même, une *fatwâ* évoquait au XIe siècle l'importance, pour les gens de l'Andalus, des relations maritimes avec le Maghreb d'où l'on importait particulièrement céréales et animaux : c'est à ce moment, au cours du XIe siècle, que la zone marocaine devint « un grenier à blé », à l'époque même où l'Ifriqya connaissait un déclin agricole.

De ces observations ressortent deux éléments parmi lesquels, tout d'abord, un caractère de continuité. Depuis le IX^e siècle, dès les premiers signes d'un essor maritime en Ifriqya et en Andalus, les deux rives du Maghreb et de l'Andalus furent en relation. Au Maghreb central surtout, puis à partir du X^e siècle sur le versant atlantique, les marins de la Péninsule contrôlaient le trafic et se faisaient admettre par les Berbères comme intermédiaires, le contact étant noué soit dans des cités urbanisées par eux mais contrôlées par les Berbères soit dans des ports qu'avaient utilisés les tribus locales. Entre les deux, dans la zone du détroit vers Nakûr et Tlemcen, les Berbères développèrent eux-mêmes leur commerce maritime avant l'intervention omeyyade et la guerre avec les Fatimides. Les émirats locaux étant passés sous le contrôle des Omeyyades malgré les efforts fatimides, ce fut l'ensemble du Maghreb occidental, méditerranéen et atlantique qui subit l'influence maritime et commerciale des gens de l'Andalus, établissant une forme d'impérialisme qui dépassait le contrôle de la route de l'or et que les Abbâdides de Séville au XI^e siècle tentèrent encore de maintenir, voire de développer sans succès.

[illegible]

[illegible] occupation de la zone côtière [illegible] en 931. De même, sur le rivage atlantique la progression des marins de l'Andalus pour mettre en place des relations régulières par la voie maritime est également très nette aux X^e^-XI^e^ siècles. Ibn Ḥawqal signale « le lac d'Aghyar (Moulay Bou Selham) où mouillent les vaisseaux de l'Andalus qui viennent charger les produits agricoles de la région », à l'époque où les gens d'al-Baṣra faisaient le major trafic. Les propos d'al-Bakrī, renseignés directement ou par l'intermédiaire d'Ibn al-Warrāq (X^e^ siècle) sur les déplacements de navires, indiquent comme limite méridionale Nūl Lamṭa après avoir évoqué toutes les étapes à la manière des routiers. Par la suite, al-Idrīsī confirmait le rôle des marins andalous dans ce commerce nord-sud, en particulier à propos de Salé. De même, une fatwā évoquait au XI^e^ siècle l'importance, pour les gens de l'Andalus, des relations maritimes avec le Maghreb d'où l'on importait particulièrement céréales et animaux ; c'est à ce moment, au cours du XI^e^ siècle, que la zone marocaine devient « un grenier à blé », à l'époque même où l'Ifrīqiya connaissait un déclin agricole.

Chapitre IV

LA PÉRIODE ALMORAVIDE

On a souvent tendance à évoquer ensemble les périodes des deux dynasties berbères, almoravide (1039-1147) et almohade, comme le justifient l'origine commune des deux groupes à l'échelle de l'Occident musulman et l'union qu'ils réalisèrent, depuis le Maghreb Extrême, du Maghreb et de l'Andalus autour du même symbole que demeura la nouvelle capitale, Marrakech, fondée en 1062. Toutefois, les programmes maritimes des deux dynasties furent de nature bien différente.

L'empire des Almoravides, les gens du ribat ou *murâbiṭûn*, fut mis en place et organisé par la tribu Lamtûna, elle-même issue de la grande confédération berbère des Ṣanhâjas. Les Sahariens lamtûna, secondés par les Banû Massûfa, contrôlèrent, à partir du XI^e siècle, la route de parcours des groupes nomades du Niger à Sijilmassa au sud du Maroc, la grande route occidentale de l'or et du sel sahariens, à partir de leur première capitale Azzuqî. Leur fortune débuta lorsqu'ils prirent aux Zanâtas le contrôle de la ville saharienne d'Awdâghust qui échappa du même coup à l'influence fatimide. La prise du pouvoir, à la tête des Lamtûnas, par Yûsuf ibn Tâshfîn en 1072 marqua le début de l'expansion almoravide vers le nord du Sahara. Sur le littoral nord, en 1083, Ceuta tombait après les villes de Fès, Tlemcen en 1075, Ténès, Oran et Alger en 1082-1083.

Jusqu'à ce moment ultime de la conquête du Maghreb, l'expédition de ces gens du désert avait été exclusivement terrestre et l'empire, étiré de la Mauritanie au nord du Maroc avec pour capitale Marrakech fondée au pied de l'Atlas, avait pour axe essentiel la

grande voie intérieure partant du Sénégal et aboutissant à Ceuta *via* Awdâghust, Azuqqî, Tamdûlt, Sijilmassa, Aghmât, Marrakech et Fès[1]. C'est le contrôle de cet axe, puis sa perte à la suite du soulèvement des Maṣmûdas de l'Atlas donnant naissance à la dynastie des Almohades, qui détermina la fortune puis la fin des Almoravides. La conquête de l'Andalus et la maîtrise des eaux de l'Atlantique et de la Méditerranée n'étaient devenues qu'entre-temps une préoccupation essentielle, plus de cinquante ans après l'apparition du mouvement almoravide, et l'on sait les hésitations que Yûsuf ibn Tâshfîn, pressé par les juristes de l'Andalus et du Nord du Maghreb[2], avait eues à intervenir au-delà du détroit.

L'appel à l'aide qui fut lancé à la flotte sévillane pour la première intervention maritime de la dynastie, puis la remise du commandement de la flotte à des Andalous, les Banû Maymûn, à partir du XII[e] siècle, illustrent assez bien ce que fut la prise en charge, par les gens de la Péninsule ou des ports côtiers d'Afrique du Nord jusqu'à Alger, de la politique navale des Almoravides. Seule la construction de l'arsenal de Qsar el-Seghîr, proche de Ceuta, marqua un acte important de la part de Yûsuf ibn Tâshfîn qui avait besoin de contrôler sans difficulté le détroit afin de faire passer ses troupes dans l'Andalus. Le déséquilibre existant entre les régions de l'Andalus ou du détroit largement ouvertes sur la mer et une autre zone, au sud, où la vie maritime était assez discrète pose le problème de la politique almoravide en général, au même titre que le problème, insoluble, de la coexistence de deux fronts, chrétien au nord et masmûda au sud.

1 – LE CONTRÔLE DU DÉTROIT PAR YÛSUF IBN TÂSHFÎN

La politique maritime de Yûsuf ibn Tâshfîn ne prit effet qu'avec son arrivée dans les secteurs du détroit de Gibraltar et des places côtières du Maghreb occidental jusqu'à Alger. L'intervention dans l'Andalus acheva de lier définitivement à la vie maritime une dynastie née dans le désert. La présence, loin au sud, d'un trafic commercial essentiellement andalou développé vers le sud de

l'océan Atlantique et le dynamisme des Sévillans dans la zone du détroit avaient normalement conduit l'émir almoravide à utiliser une alliance demandée par les juristes et, finalement, par les émirs de l'Andalus contre l'autre puissance maritime musulmane du moment, la ville de Ceuta dirigée par l'émir al-Mu'izz ibn Suqût al-Barghawâṭî.

Le récit même d'un siège difficile résume à lui seul les difficultés rencontrées par Yûsuf ibn Tâshfîn, pour la première fois depuis les débuts de la conquête du Maghreb. Commencé en 1078, le blocus de Ceuta n'aboutissait à rien en raison de l'ouverture de la ville sur la mer. Entre-temps, pour conquérir Tanger en 1080-1081 ainsi que Badîs et Hunayn sur l'autre façade, le souverain, aux dires d'Ibn Khallikân, avait commandé la construction d'une flotte composée de galères (*shânîya* pl. *shawânî*) et des types de bateaux divers (*markab* pl. *marâkib*) qu'il avait vus naviguer sur le bras de mer du détroit[3]. Visiblement, ces navires n'étaient pas encore prêts, puisque le même auteur précise que les émirs de l'Andalus durent mettre à la disposition de l'Almoravide les bateaux nécessaires au blocus de Ceuta. Le texte indique aussi la poursuite d'une politique militaire à long terme avec la mise en place de greniers à blé pour l'armée, ce qui devait préparer le passage de gros contingents de l'autre côté du détroit. La prise de Ceuta demeurait néanmoins aléatoire, la flotte sévillane, même dotée d'un grand navire « semblable à un château sur l'eau »[4], ayant été plusieurs fois défaite. Ce n'est qu'en 1083 que la cité tomba.

Par la suite, visiblement peu confiant en la sécurité de la place nouvellement conquise et voulant contrôler encore mieux l'axe essentiel du passage d'Afrique en Europe, l'émir fit aménager, pour doubler Ceuta, un nouveau chantier de constructions navales dans une localité voisine, Qsar el-Seghîr également appelée Qaṣr Maṣmûda par al-Idrîsî. Les fouilles de la ville ont permis de vérifier les propos des deux géographes, al-Bakrî et al-Idrîsî, indiquant la position des chantiers à l'intérieur, en amont de l'embouchure et au pied des remparts[5]. En face, l'occupation d'Algeciras relève du même état d'esprit ; Yûsuf ne tient pas à dépendre d'al-Mu'tamid ibn 'Abbâd à qui il fait dire :

> Vous nous aviez promis Algeciras, et nous ne venons pas pour nous emparer du territoire de quiconque, ni porter tort à quelque prince, mais pour faire le *jihâd*. Par conséquent, ou tu évacues la place aujourd'hui même, dès midi, ou sinon, tu penses à ce que tu peux faire et tu le fais... Nous te dispensons d'approvisionner les galères et d'envoyer des vivres à mes soldats, comme tu l'avais promis »[6].

La solidité de sa situation allait permettre à Yûsuf ibn Tâshfîn et à son fils et successeur 'Alî ibn Yûsuf (1106-1143) d'intervenir dans l'Andalus avec de gros moyens en cas de nécessité. Toutefois, l'extrême centralisation du commandement que maintenait cette passerelle fut un handicap militaire sérieux et le temps de déplacement des troupes du Maghreb en Espagne excédait largement celui des troupes chrétiennes : lorsque ces dernières prenaient l'initiative, les musulmans réagissaient tardivement. Le Cid, en particulier, sut parfaitement jouer de cette lourdeur, les troupes almoravides arrivant quatre mois après la capitulation de Valence en 1094[7]. Ainsi, après la première traversée de 1086 qui permit à Yûsuf de gagner la bataille de Zallâqa, cinq traversées allaient rythmer la longue carrière militaire de l'émir en 1088, 1090-1091, 1094, 1097 et 1102.

2 – L'ORGANISATION NAVALE

Par ailleurs, les chroniques tant arabes que chrétiennes soulignent pour le Maghreb et l'Andalus l'absence d'une politique maritime globale : rien sous le règne de Yûsuf ne rend compte d'une prise en compte des problèmes existant en Méditerranée ou sur l'océan Atlantique. Or la fin du XIe siècle et le début du XIIe offrent à l'historien un caractère contrasté : d'un côté, la marine des chrétiens, spécialement celle des ports d'Italie, prend un avantage décisif durant cette période ; de l'autre, les sources arabes, occidentales et orientales, rendent compte d'une prospérité encore jamais constatée sur le plan économique et, plus particulièrement, dans le domaine de la vie maritime. Il semblerait que Yûsuf ibn Tâshfîn, hors du domaine du détroit, ait délaissé la politique qu'il semblait avoir amorcée avant 1083. La victoire de Zallâqa fut probablement

pour beaucoup dans cette orientation. De plus, durant l'été 1091, le dur siège de Séville avait conduit à la destruction de la flotte abbadide.

Le règne de 'Alî ibn Yûsuf vit se transformer ensuite les conditions de la politique almoravide, la dynastie passant à une phase défensive après la chute de Saragosse en 1118. Sur le plan maritime, le changement vint de la nomination, par l'émir, des chefs du clan des Banû Maymûn à la tête de la flotte, l'histoire navale almoravide étant systématiquement associée, à partir du XII^e siècle, à celle de ces amiraux[8]. Les Banû Maymûn étaient apparus à l'époque des dynastes berbères ; originaires de Denia, ville de tradition maritime, ils assurèrent, sur trois générations, l'ensemble des commandements exercés sur la marine almoravide[9]. Le plus connu fut Abû 'Abd Allâh ibn Muḥammad ibn Maymûn portant le titre de commandant de la flotte ou *qâ'id al-usṭûl* à Almeria qui demeurait la principale place navale dans l'empire. A la fin de la période, après avoir apporté une aide aux Banû Ghânya, il se rangea aux côtés des Almohades qu'il servit en Ifriqya. De même, Lubb ibn Maymûn, son frère 'Îsâ et le fils de ce dernier, 'Alî ibn 'Îsâ ibn Maymûn, commandèrent les escadres de la Méditerranée et de l'Atlantique. Les deux derniers devinrent les amiraux de la flotte de Séville et s'installèrent à Cadix qu'ils urbanisèrent les premiers, semble-t-il[10], et dont ils firent, au moins au moment de la troisième période d'anarchie, leur possession personnelle. Les trois personnages conduisirent des expéditions ensemble, dont celle qui les mena en 1120 jusqu'en Galice pour une opération de razzia[11].

Cela dit, une autre expédition commanditée par Yûsuf ibn Tâshfîn en 1105-1106 et partie sans doute de Séville avait pour but Jérusalem, probablement avec l'objectif de participer à l'effort de *jihâd* contre les croisés[12] : les soixante-dix navires sombrèrent hommes et biens lors d'une tempête. Mais les relations avec l'Orient étaient constantes, militairement et d'un point de vue commercial. Un des objectifs principaux des attaques était la Sicile, probablement en représailles d'offensives menées par les Normands. En 1122, l'ordre de s'en prendre au domaine du roi Roger de Sicile vint de l'émir lui-même[13]. S. D. Goitein cite des lettres de marchands juifs espagnols signalant une attaque de l'amiral

d'Almeria avec dix-sept navires contre l'Italie du Sud puis, quelque temps plus tard, une autre, en 1137, avec vingt-sept unités. D'autres lettres évoquent les abordages menés par les Normands contre des navires de l'Andalus venant d'Ifriqya et expliquent probablement ces raids de représailles[14].

Les chroniques couvrant l'époque almoravide[15] relatent également plusieurs expéditions maritimes liées à la défense du territoire ou à des actions de razzias. Celle qui fut dirigée conjointement par Abû 'Abd Allâh ibn Maymûn avec la flotte d'Almeria et par 'Isâ ibn Maymûn avec l'escadre de Séville vers la Galice[16] est datée de 1120. De même la plupart des entreprises liées à la défense de l'Andalus concernent l'époque qui suivit la prise de Saragosse c'est-à-dire celle où débuta la grande offensive des Aragonais et Catalans. Déjà, en 1115, il avait fallu lancer une expédition pour ramener l'autorité almoravide aux Baléares. Le récit de l'offensive pisano-catalane contre l'archipel, surtout connue par un poème latin, le *Liber Maiolichinus*, qui décrit la ville de Palma de Majorque, montre bien la faiblesse sur mer des Almoravides : les Pisans et les Catalans, mandatés par le pape Pascal II qui leur octroya une bulle de croisade, avaient organisé soigneusement l'expédition de 1113-1114 qui visait à éliminer la piraterie menée depuis l'archipel. Ce dernier fut pillé et les chrétiens eurent le temps de saccager Madîna Mayurqa et de s'en aller sans encombre. Ce fut seulement après plusieurs mois que la flotte almoravide vint prendre possession des lieux malgré une lettre envoyée très tôt pour réclamer des secours[17]. On retrouve là la lenteur de réaction des Almoravides sur mer. Les autres actions ordonnées par le souverain ou bien par les Banû Maymûn révèlent le même état d'esprit : en 1118, l'amiral d'Almeria reçut l'ordre de razzier la côte de Roum – probablement l'Italie – et il se mit en route avec vingt-cinq navires. L'entente prolongée des Banû Maymûn entre eux prouve certes que l'escadre almoravide était demeurée, depuis le début du XIIe siècle, une organisation cohérente couvrant l'ensemble du domaine maritime de l'Empire. Mais son activité se résumait essentiellement à des actions de razzias et non à des appuis d'actions offensives, sinon rarement, ce qui montre l'absence d'une véritable ambition navale militaire de la part des Almoravides.

Dans l'organisation de la flotte elle-même, il semble qu'il n'y ait eu d'autre changement fondamental depuis le XIᵉ siècle, voire l'époque omeyyade, que la singularité du commandement confié à un seul clan, au moins à partir du début du XIIᵉ siècle[18]. De ce fait, les centres de commandement étaient demeurés, semble-t-il, sur la façade européenne, à Almeria et, secondairement, à Séville. Ceuta semble avoir continué de régir, en partage avec Qsar el-Seghîr, la traversée des troupes vers l'Andalus.

A côté des grandes escadres, plusieurs sources nous informent de la présence, dans les ports moins importants, de navires assurant à la fois la défense côtière locale et des expéditions régulières de piraterie. Le juriste sévillan Ibn 'Abdûn signale l'utilisation de ces mêmes navires à des fins commerciales[19]. On a vu que les chrétiens attaquèrent les Baléares parce que, entre autres, l'archipel servait de base aux actions de razzia. De telles informations sont établies pour un grand nombre de ports, soit de l'Andalus sur ses deux façades littorales, soit du Maghreb sur le rivage allant de Tanger à Alger. L'activité de razzia était indissociable du commerce maritime et mentionnée dans les mêmes lieux. De même, lors d'attaques chrétiennes, les navires musulmans pouvaient se porter au devant des escadres ennemies :

> En 1143-1144, arrivèrent devant Ceuta, les navires *(qarâqir)* des Majûs [*à cette époque, les Normands de Sicile*] au nombre de cent-cinquante embarcations, grandes et petites. Les navires *(ajfân)* [*de Ceuta*] sortirent [*à leur rencontre*] ; ils combattirent et il y eut beaucoup de tués de part et d'autre[20].

Auparavant, en 1107, le Norvégien Sigurd avait entrepris de faire la croisade et embarqua avec soixante vaisseaux en Angleterre. Il trouva sur sa route, au nord du Tage, une flotte musulmane à laquelle il coula huit vaisseaux ; puis il attaqua le port de Sintra « d'où les païens faisaient des incursions contre les chrétiens » ; après une tentative contre Lisbonne et Alcácer do Sal il rencontra, plus au sud, une autre flotte musulmane[21]. Cet exemple, parmi d'autres, indique la présence, dans les ports du territoire musulman, de flottilles assurant la défense et la piraterie. De même, durant la période de désordres du milieu du XIIᵉ siècle, il est plusieurs fois question de flottilles rattachées à des ports de l'empire

almoravide en décomposition. Aux Baléares, la flotte locale ne peut résister à celle des Génois en 1146, mais elle se reconstitue, sous la férule des Banû Ghânya. De même, les récits de la conquête d'Oran en 1145-1146 permettent de constater la présence d'une flotte almoravide qui ne suffit pas à sauver Tâshfîn ibn 'Alî (1143-1145-1146)[22]. Outre les arsenaux pouvant fournir des unités, qui sont signalés par al-Idrîsî, d'autres ports paraissent également dotés d'escadres, parfois capables d'opposer aux Almohades une résistance. C'est le cas de la localité jusque-là modeste de Tavira en Algarve, qui se livrait à la piraterie contre les chrétiens et les musulmans[23]. Il est également possible qu'il y ait eu des escadres sur l'Atlantique marocain, si l'on en croit une mention d'al-Idrîsî concernant l'époque où le port de Safi prenait une grande importance en relation avec Marrakech :

> [*L'île des Deux Frères sorciers*] fait face au port de Safi. Par temps clair, on voit, dit-on, la fumée qui s'élève de cette île. Informé de ce fait, Aḥmad ibn 'Umar, connu sous le sobriquet de Raqm al-Iwazz, prit la décision d'y aborder en tant qu'amiral de la flotte du Prince des musulmans 'Alî ibn Yûsuf ibn Tâshfîn. Mais la mort le surprit avant qu'il eut pu réaliser le projet[24].

Ainsi, un nombre important des ports sous contrôle almoravide pouvait armer et entretenir des navires ; toutefois, l'offensive almohade démontre qu'il existait une différence entre la flotte commandée par les Banû Maymûn et celles de ces ports, beaucoup moins importantes : le ralliement des amiraux d'Almeria et Séville à la cause almohade leur permit sans grande difficulté de prendre possession, au nom du nouveau calife, des ports almoravides à l'exception de ceux des Baléares. De même, lorsque les habitants de Ceuta et son cadi et représentant, 'Iyâḍ, tergiversèrent sur l'attitude à adopter face au souverain almohade 'Abd al-Mu'min, on apprend que la ville fut assiégée par terre et par mer par la flotte de 'Alî ibn 'Îsâ ibn Maymûn. Ce dernier « arriva avec sa flotte et bloqua les habitants dans la ville »[25]. L'exemple montre bien la prééminence des Banû Maymûn et l'importance qu'eut leur ralliement pour le succès de la cause almohade.

Ainsi, globalement et à partir de données partielles, le programme naval des Almoravides nous apparaît quelque peu insuffisant. Yûsuf ibn Tâshfîn, après s'être assuré de pouvoir franchir le

détroit sans encombre et avoir achevé la conquête des places côtières, ne semble pas avoir apporté un soin particulier à l'organisation d'une force navale : il se contenta de gérer ce qui existait, même s'il lança ce qui fut probablement la première grande expédition du régime, vers Jérusalem, et s'il utilisa peut-être dès ce moment les compétences de marins d'Almeria, les Banû Maymûn. Son fils, 'Alî ibn Yûsuf, usa des mêmes moyens à des fins défensives pour contrer l'avance chrétienne : c'est du moins ce que laissent penser les textes arabes. Quelques razzias d'envergure et une piraterie autonome constituèrent l'essentiel de la politique almoravide sur les eaux. Pour cela, les émirs s'appuyaient principalement sur l'héritage dont disposait l'Andalus avec les deux centres qu'étaient Almeria et Séville et les nombreux ports-arsenaux qui fleurissaient dans la péninsule depuis le XIe siècle.

3 – LA GRANDE PROSPÉRITÉ DU COMMERCE MARITIME

A cette absence d'une ambition maritime militaire de la part des Almoravides, il faut opposer une situation tout à fait différente de la navigation commerciale. Peut-être en partie grâce à la qualité informative de l'œuvre d'al-Idrîsî qui couvre la première moitié du XIIe siècle, on a le sentiment que la période coïncida avec un essor de l'activité navale jusque-là jamais atteint par les marins musulmans d'Occident. Le symbole de cette réussite était plus que jamais Almeria, justement citée pour son rôle de port commercial, d'entrepôt et de centre de fabrication artisanale. La description la plus complète nous vient d'al-Ḥimyarî qui reprend largement l'ouvrage d'al-Idrîsî[26] :

> Almeria était à l'époque des Almoravides une métropole de l'islam. On y trouvait alors les spécimens les plus remarquables de toutes les productions de l'artisanat. Elle possédait, pour le tissage de la soie, huit cents ateliers officiels *(ṭirâz)*... Auparavant, on fabriquait également à Almeria toutes les variétés d'ustensiles de cuivre et de fer. On y trouvait, en abondance et à un très bas prix, les fruits provenant de sa vallée... Le port de cette ville était fréquenté par des navires de commerce venant d'Alexandrie et de Syrie. Il n'y avait pas, dans l'ensemble de l'Andalus, de population comptant d'aussi

grandes fortunes, plus adonnée à l'industrie et aux commerces divers et sachant mieux bénéficier des fluctuations des cours et du stockage... En somme Almeria était une grande ville, pourvue de nombreuses ressources. Les voyageurs y affluaient, sa population était riche... Elle était tombée [en 1147] au pouvoir des chrétiens qui défigurèrent ses beautés, emmenèrent ses habitants en captivité et ruinèrent ses édifices.

Ce type de description concernait d'autres ports des deux rives et l'on arrive à un bilan finalement très optimiste sur les échanges commerciaux, plus particulièrement par mer, durant cette période. L'enthousiasme d'al-Idrîsî n'est pas seul en cause : d'autres sources comme les archives de la Geniza ou bien le contenu des *fatwâ* rendent compte du même phénomène. L'archéologie et la numismatique permettent également de dresser un tableau flatteur des échanges portuaires à cette époque.

Les textes sont nombreux à évoquer la poursuite et le développement des relations marchandes dans l'Andalus et au Maghreb. Il est d'abord question de l'abondance des produits et de l'importance de leur commercialisation, à proximité et au loin jusqu'au Proche-Orient ; malheureusement, les notations chiffrées manquent et il est seulement possible d'évaluer l'importance relative des enjeux. Lorsque l'auteur sicilien déclare qu'à Salé « les navires de Séville et de toutes les villes maritimes de l'Andalus jettent l'ancre et en repartent avec toutes sortes de marchandises, [apportant] de Séville... de grandes quantités d'huile... et emportant des vivres vers l'ensemble de l'Andalus maritime »[27] – vivres dont il indique, à propos d'Anfâ, qu'il s'agit du blé et de l'orge –, il confirme les nombreuses *fatwâ* qui précisent, pour la Méditerranée occidentale et l'Atlantique, la part prise par des produits nourriciers, des productions animalières (peaux) et tinctoriales ou encore des tissus qui constituaient l'une des bases du fret maritime de cette région[28]. Si les *fatwâ* ne détaillent que rarement la nature des marchandises transportées, il s'agit le plus souvent, lorsqu'un exemple apparaît, de blé ou de fruits comme des figues ou encore d'huile. Les tissus ou les métaux, cuivre notamment, sont également mentionnés. Les informations que l'on retrouve pour le XI^e^ siècle, en particulier, indiquent donc la variété des produits véhiculés.

D'autres données recoupent celles des consultations juridiques. Le traité de « ḥisba » ou « police des marchés » dû à Ibn 'Abdûn, juriste de Séville écrivant vers 1100, lance des avertissements à propos des risques de spéculation sur les cours du blé[29]. Les tissus tiennent également une grande place : la lettre d'un marchand juif, datée de 1138 et retrouvée dans les papiers de la Geniza de la synagogue du Caire qu'a étudiés S. D. Goitein, met en lumière, avec des données chiffrées, l'importance du commerce des soieries et des métaux entre Almeria et Alexandrie, confirmant l'éclectisme presque systématique des choix[30]. Ce dernier exemple indique un mélange de marchandises courantes et de marchandises de luxe, au moins dans le cadre du commerce entre l'Occident et l'Orient islamiques, mais le poids des produits de première nécessité y demeure prédominant. Il convient de noter que, dans l'état actuel de nos connaissances, la voie maritime appelait ce type de commerce de produits pondéreux, alors que la voie de terre, support de transports de toutes sortes, était préférée tout particulièrement pour l'acheminement des produits précieux, à commencer par l'or. Le type même du fret maritime nécessitait donc un transport en quantités importantes pour permettre aux armateurs un bénéfice substantiel, d'autant plus que les risques couraient sans intervention de véritable assurance.

Parmi les informations que nous livrent les textes, on peut également repérer une certaine spécialisation des travaux liés à l'exploitation de la mer et, partant de là, à une certaine importance de cette « industrie ». Toujours chez al-Idrîsî le transport du bois, si important dans l'Andalus[31], nous est décrit de telle manière que l'on constate l'ampleur de l'activité :

> [*Dans la sierra de Segura*] sur le rio Jucar, Qalaṣa est une forteresse *(ḥiṣn)* bien fortifiée, construite sur le revers de montagnes où croissent beaucoup de pins. On coupe ces pins et on les fait descendre par eau jusqu'à Denia et Valence. En effet, ces bois vont par la rivière de Qalaṣa à Alcira et, de là, à la forteresse de Cullera où ils descendent dans la mer ; ensuite on les embarque pour Denia où ils sont employés à la construction des navires ou bien, s'ils sont larges, pour Valence où ils servent à celle des maisons.

Plus loin est évoquée la qualité des pins de la région de Tortosa utilisés dans la construction navale :

> Les troncs de pins *(ashjâr al-ṣanawbar)* y sont d'une grosseur et d'une hauteur remarquables. Ce bois est employé pour les mâts (*ṣâr* pl. *ṣawârî*) et les antennes *(al-qarâ)* des navires[32].

Le même savoir-faire technique, que mentionne al-Idrîsî et que confirme al-Ḥimyarî, apparaît à Saltes, à propos, cette fois-ci, de la métallurgie navale :

> [*A Saltes*] on y travaille le fer, sorte d'industrie à laquelle on répugne ailleurs de se livrer parce que le fer est d'un travail difficile, mais qui est très commune dans les ports de mer, dans les lieux où mouillent les grands et lourds bâtiments de transport »... Il y avait, dans l'île, un atelier *(dâr ṣinâ'a)* pour la métallurgie du fer...[33].

L'archéologie confirme, par l'importance des scories de métal fondu situés à proximité du site supposé du port et de la zone artisanale, l'importance de cette activité en ce lieu[34]. De telles techniques étaient justement le fruit d'une tradition arrivée à maturité et utilisée de la manière la plus efficace possible à partir de l'époque almoravide ainsi qu'en témoignent les passages consacrés à Almeria.

Les arsenaux et chantiers navals où les travaux spécialisés sont concentrés se trouvent alors répartis sur le littoral de l'Andalus, à Tortosa, Denia, Ibiza, Alicante, Almeria, Malaga, Algeciras, Séville, Saltes, Faro, Silves et Alcácer do Sal, et sur la côte méditerranéenne du Maghreb, à Tanger, Ceuta, Badîs peut-être[35], Hunayn, Oran et Alger[36]. Ces dix-huit ou dix-neuf ports à la disposition des Almoravides représentent une capacité importante de mobilisation navale et d'expansion commerciale, dans la mesure où les installations étaient mises au service des marchands lorsqu'il n'y avait pas de réquisition pour la guerre. En revanche, on note l'absence d'une infrastructure équivalente sur la façade atlantique du Maghreb au sud de Tanger, qui est jalonnée de mouillages mais où les ports ne sont pas encore à la base d'initiatives navales ou commerciales.

La frappe et la circulation monétaire sont un autre élément d'appréciation du même essor. Si l'on peut considérer que la prospérité commerciale et, singulièrement, maritime est le résultat d'une maturation qui avait commencé longtemps avant l'émergence du pouvoir almoravide, l'installation de la dynastie aux com-

mandes de l'islam occidental eut en revanche une forte incidence dans le domaine de la monnaie. Les études à ce propos[37] démontrent deux mouvements majeurs, le premier étant la reprise de la frappe de l'or, de dinars qui prennent le nom de *murabiṭûn* et qui deviennent dans le monde chrétien les *morabitins*. Cette pièce de quatre grammes, émise à partir de 1058 à Sijilmassa, reprenait le « type fatimide » et acquit dans toute la partie occidentale de la Méditerranée une renommée immense. Le dirham d'argent fut largement diffusé également, sous le nom de *qirâṭ*, et frappé peu avant 1087, au moment où les Almoravides intervenaient dans une zone alors dominée par la circulation des monnaies d'argent. Ces monnaies ou leurs fractions très nombreuses (jusqu'au seizième) dont on calculait la valeur en fonction de leur aloi – ce qui explique que l'on ait retrouvé fréquemment des pièces découpées en deux ou plus – ont été exhumées en grandes quantités : les ateliers de frappe sont normalement présents dans les capitales, maghrébine à Marrakech et ibérique à Séville. Quelques grands centres économiques se distinguent particulièrement : Aghmât, Fès, Tlemcen et Almeria. On remarque que la partie orientale de l'Andalus regroupait la majeure partie des ateliers et que les villes côtières concernées, tout en reflétant l'importance de la présence almoravide dans cette zone, montrent également leur vigueur économique : il s'agit, outre Almeria, d'Algeciras, Malaga, Denia et Valence.

Toutefois, les autres régions de l'empire ne sont pas oubliées. Des recherches récentes dans la partie occidentale de l'Andalus ont ainsi permis d'y faire ressortir l'abondance de la frappe monétaire almoravide en général et plus particulièrement vers la fin de la période, lorsque des chefs locaux comme Ibn Wazîr à Évora ou Ibn Qasî à Beja et Mertola frappèrent leur propres monnaies, dinars et qirats[38]. Les nombreux trésors découverts au Portugal, notamment dans les zones côtières à Lisbonne, Sesimbra ou Sines, révèlent là encore, semble-t-il, une connexion avec l'activité économique de la mer.

Même si une étude importante touchant l'époque précédente a bien mis en évidence les liens privilégiés qui ont existé entre la circulation monétaire et la présence politique et fiscale, rendant dangereux les parallèles que l'on est amené à faire entre dynamisme

économique et circulation monétaire[39], les résultats des recherches sur la monnaie almoravide tendent à indiquer, surtout à partir du début du XIIe siècle, les bienfaits entraînés par l'unification du Maghreb occidental et de l'Andalus à partir du domaine saharien. Le retour en force de la circulation or, l'extension à toute la zone d'une monétarisation profonde dont on juge les effets par sa diffusion au nord[40] sont des signes qui recoupent ceux d'un essor économique important, au contraire de ce qui a été longtemps avancé depuis R. Dozy, et cela est encore plus vrai de l'activité maritime. L'ensemble des informations réunies confirme ainsi les propos d'al-Idrîsî dont l'intérêt pour la mer tenait également à la richesse des activités menées par les musulmans dans ce secteur.

Il convient, toutefois, de nuancer quelque peu l'image ainsi obtenue. La fin du XIe siècle et le début du XIIe siècle représentent le moment où les flottes chrétiennes et, singulièrement, italiennes s'emparent des liaisons maritimes principales entre l'Occident et l'Orient méditerranéen. Déjà en 1114-1115 les Baléares essuient une attaque démontrant la supériorité des Pisans et des Catalans dans ce secteur ; au-delà, l'espace maritime, en particulier vers la Sardaigne et la Corse, échappe totalement aux marins musulmans et les raids sur les côtes tyrrhénniennes et du golfe du Lion font désormais partie du passé.

A propos du commerce les sources arabes, juridiques spécialement, indiquent que les Italiens sont de plus en plus présents pour relier par mer l'Occident à l'Orient : le XIIe siècle est celui où les bateaux pisans et, de plus en plus, génois dominent en nombre à Alexandrie[41]. Les *fatwâ* confirment cette tendance puisque l'on y voit alors figurer des recommandations du genre suivant :

> A propos du pèlerinage [*à la Mekke*], il faut rappeler l'habitude que nous avons de voyager par mer sur des navires appartenant à des chrétiens qui les louent aux musulmans, pour le voyage de l'Ifriqya à Alexandrie et jusqu'aux pays du Maghreb. Or, il leur arrive [*à ces chrétiens*], parfois, de trahir... Les anciens jurisconsultes racontent que cet usage mérite une forte désapprobation et qu'il y a controverse sur le point de savoir si cela constitue ou non un motif de récusation. Aujourd'hui, il n'y a plus de dissidence dans le cas suivant[42].

La tendance qui, plus haut, concerne essentiellement les voyages entrepris à partir du Maghreb touche tout l'ensemble de

l'Occident musulman, provoquant ainsi les plus vives protestations du cadi de Séville Ibn al-'Arabî (mort en 1149) s'étonnant que l'on puisse dire que « les Maghrébins ne sont pas astreints au pèlerinage à la Mekke alors qu'ils voyagent par terre et par mer »[43].

On doit donc demeurer prudent sur l'ampleur du trafic commercial maritime proprement musulman, d'autant plus que, lorsque les archéologues retrouvent des produits acheminés par mer comme des pièces de céramique, il est encore très difficile d'en indiquer la provenance et, de ce fait, l'origine des transporteurs[44]. Mais une incontestable croissance de la navigation sous les Almoravides profita d'un contexte économique favorable dans l'ensemble du bassin méditerranéen, contexte dont l'Occident musulman, plus encore que l'Ifriqya et l'Orient, sut tirer parti, même si les marins italiens devenaient de plus en plus les intermédiaires privilégiés des échanges. Les témoignages des nombreux voyageurs de cette période, ainsi que ceux des monnaies et des céramiques, révèlent l'existence d'un vaste marché transcendant les frontières entre la chrétienté et les pays d'islam. Les archives de la Geniza et les *fatwâ* attestent la vigueur des échanges, les consultations juridiques précisant que les marchands musulmans suivaient le plus fréquemment dans leurs voyages les côtés d'un triangle couvrant toute la Méditerranée occidentale – de l'Ifriqya, à la Sicile et à l'Andalus – avant d'emprunter la direction de l'Orient et surtout d'Alexandrie depuis la première croisade. Les « routiers » des géographes musulmans, permettant de retrouver l'itinéraire des navires et leurs escales, rendent compte également de la régularité des voyages menés au-delà du cap Spartel jusqu'au Sahara. Cette réussite imputable, à l'ouest, au dynamisme des ports de l'Andalus et de certains ports maghrébins comme Ceuta ou Oran, puis à la cohérence politique de l'Empire almoravide, fut toutefois largement remise en cause à partir des années 1120 et, surtout, durant la décennie 1140-1150.

4 – L'ASSAUT MENÉ PAR LA CHRÉTIENTÉ AU MILIEU DU XII^e SIÈCLE[45]

Privilégiant à peu près systématiquement les victoires terrestres sur les victoires navales concernant l'Andalus et le Maghreb – mais non l'Ifriqya ! –, les reconstitutions historiques de la décadence almoravide ont à peu près ignoré le caractère massif de l'assaut maritime alors mené contre l'Occident musulman, pourtant aussi important que le fut l'assaut terrestre. Rien qu'en l'année 1147 les offensives contre Lisbonne, après Santarém, Tortosa et Almeria, représentent une série de désastres considérables, en grande partie définitifs pour l'Andalus : Almeria, reprise dix ans plus tard, ne semble pas avoir retrouvé sa vigueur de l'époque almoravide et la ligne du Tage est définitivement perdue. A ces pertes de ports importants s'ajoutait également la poursuite de leur avantage par les marins chrétiens en Méditerranée et dans la partie occidentale du Maghreb, tous secteurs où ils profitèrent des dissensions entre musulmans.

Une autre perspective est encore à prendre en compte. On a constaté que l'Occident musulman n'était pas déconnecté du phénomène des croisades, même si ce dernier se déroulait dans l'Orient seul. Des relations permanentes existaient entre les deux parties du monde musulman. On sait, par exemple, que Yûsuf ibn Tâshfîn recherchait, pour intervenir dans l'Andalus, une légitimité religieuse qu'il trouva auprès du mystique al-Ghazâlî à Bagdad grâce à l'aide d'Ibn al-'Arabî[46]. Le soutien offert par l'illustre penseur à l'émir almoravide, dès l'année qui suivit sa victoire de Zallâqa, démontre des liens entre la dynastie berbère et le cœur intellectuel et religieux de l'islam. Il n'est donc pas étonnant de retrouver, chez le même émir, un souci du jihad pouvant expliquer son intention d'envoyer des navires au secours de l'Orient en 1105-1106. De même, il est connu qu'en Occident chrétien la motivation religieuse était devenue, dès la première expédition, un moteur puissant des attaques terrestres mais également maritimes menées contre l'Andalus : en 1114, les Pisans partent à l'assaut des Baléares avec la bénédiction papale et les attaques contre les îles méditerra-

néennes de l'ouest furent rendues possibles par l'alliance entre la papauté et les deux grands ports tyrrhéniens, Pise et Gênes[47]. Par conséquent, des deux côtés la « guerre sainte », dans son sens le plus large, était un concept très présent.

La multiplicité des assauts coïncidant avec la deuxième croisade ne peut pas non plus être envisagée sans un lien entre « croisade d'Orient » et « Reconquista ». Le meilleur exemple est la participation, à la prise de Lisbonne, de contingents anglais et flamands de croisés de la deuxième croisade ayant passé un accord avec Alphonse-Henri du Portugal. Du reste, le récit détaillé de l'expédition ou récit dit d'Osbern fut le fait d'un croisé[48]. Le rôle des croisés ne s'arrête pas là, puisque le roi Sanche du Portugal put à son tour, en 1189, compter sur une flotte et des contingents de la troisième croisade pour attaquer la plus grande ville de l'Andalus occidentale, c'est-à-dire Silves. Là encore, c'est le récit anonyme d'un croisé qui est notre source textuelle la plus complète[49]. De plus, que ce soit une coïncidence ou non[50], un lien chronologique existe entre les assauts maritimes contre l'Andalus ou l'Ifriqya et le déroulement de la deuxième croisade. Les Italiens attaquent de nouveau les Baléares (Minorque) en 1146, les Génois, Almeria en 1147, les Italiens et les Catalans, Tortosa en 1148 : hormis Denia, les deux grands arsenaux de la côte ibérique orientale sont perdus. Les Anglais et Flamands aident à prendre Lisbonne en 1147 : le port, pour n'être pas le plus important de la côte atlantique de l'Andalus, était prospère et, surtout, formait avec Santarém le verrou permettant à l'islam de tenir la vallée du Tage. La flotte anglo-flamande ne s'arrêta pas là, s'emparant en 1148 d'Oran. Durant la même période se situent les étapes de la poussée normande en Ifriqya : dès 1135, Djerba sert de base avancée et, en 1140, la grande expédition contre Mahdia est suivie de l'occupation de Tripoli par Georges d'Antioche en 1146 ; Mahdia est occupée à son tour en 1148 ainsi que Sousse et Gabès, puis Bône en 1152. Le contrôle de la côte fut complété par la soumission des émirs de Tunis au roi de Sicile Roger II (1130-1154). Toutefois, les ambitions multiples des souverains normands de Sicile, en particulier vers Byzance, et les effets de la contre-offensive almohade mirent fin à ce « royaume d'Afrique » de souveraineté normande[51].

Une vaste offensive avait donc été menée par les chrétiens en Méditerranée occidentale au moment de la deuxième croisade. Ces attaques, concertées ou non, provoquèrent un véritable désastre maritime pour l'ensemble de l'Occident musulman. Outre l'accentuation de la supériorité chrétienne sur mer comme sur terre, la perte définitive de Tortosa – le grand arsenal et port qui avait été dressé face au pays des Francs (Catalogne et Midi de la France) à l'époque du califat omeyyade et qui verrouillait le front de l'Èbre le long de la côte –, la perte, pendant dix ans, d'Almeria cédée à Alphonse VII de Castille et enfin la perte des Baléares, aux mains des Banû Ghânya jusqu'au début du XIIIe siècle, privèrent les Almohades d'une emprise sur la façade maritime qui avait été la plus active à l'époque almoravide. La coupure provoquée par la conquête sicilienne marqua une autre rupture durable, dans la mesure où la récupération de la côte ifriqyenne ne permit pas aux Almohades de rétablir une activité navale importante sur ce versant de leur empire, au moins avant la fin de la dissidence des Banû Ghânya au-delà du XIIe siècle et l'installation des Hafsides[32].

Outre la reconquête globale, par les chrétiens, de territoires de l'Andalus qui s'étendaient jusqu'au sud du Tage à l'ouest et de l'Èbre à l'est, rendant indissociables la guerre terrestre et maritime, cette période d'une dizaine d'années, marquée par un nouveau découpage de la péninsule de l'Andalus en émirats indépendants, le fut également par un net recul des zones côtières que contrôlaient les musulmans. En même temps naissait un nouveau front, car la prise de Lisbonne assurait, au jeune royaume portugais, une large ouverture sur la partie de l'océan Atlantique qu'avaient jusque-là dominée les musulmans, au sud du cap Espichel.

Chapitre V

L'ACTIVITÉ MARITIME SOUS LES ALMOHADES

Dans l'histoire militaire des califes almohades[1], les deux grandes batailles qui décidèrent du destin de la dynastie, toutes deux contre les chrétiens d'Espagne, Alarcos en juillet 1195 et Las Navas de Tolosa – en arabe al-'Uqab – en juillet 1212, ont incontestablement marqué les moments essentiels. Aussi est-ce assez logiquement que les événements maritimes sont situés, la plupart du temps, au second plan[2]. Le facteur naval n'en demeura pas moins important dans l'évolution historique des régions dominées par les Almohades, même si l'on a tendance à considérer comme acquise l'idée que les chrétiens, Italiens et Catalans essentiellement, avaient dès lors pris en mains les destinées de la Méditerranée. Malgré cette supériorité, les flottes des musulmans ne cessèrent en effet jamais de jouer un rôle dans la politique almohade, depuis la fin du règne de 'Abd al-Mu'min (1130-1163) et au moins jusqu'à la bataille de Las Navas de Tolosa durant le règne de Muḥammad al-Nâṣir (1199-1213).

Deux aspects de la politique maritime almohade peuvent être mis en exergue. D'une part, les grandes expéditions almohades touchant des zones côtières, dans la péninsule Ibérique et au Maghreb, furent dans leur majorité conduites conjointement par des forces terrestres et maritimes, la flotte jouant souvent un rôle stratégique essentiel comme dans le cas de la prise de Mahdia en 1160. Cette utilisation fréquente des navires s'expliquait par les nécessités de contrôle d'une façade maritime beaucoup plus étendue qu'auparavant, qui comprenait l'Andalus et le Maghreb jusqu'à Tripoli ; la

mer constituait, en quelque sorte, la principale zone frontalière de l'empire, rendant les options militaires quelque peu différentes de celles qui s'étaient présentées aux émirs almoravides. D'autre part, une donnée fondamentale nouvelle fut l'importance accordée à l'espace atlantique, par la dynastie, dès ses débuts. Profitant d'une expérience musulmane déjà grande, les Almohades dotèrent la côte ouest du Maroc d'infrastructures maritimes qui lui permirent de jouer un rôle nouveau dans la navigation. Bien entendu, le danger portugais n'était pas étranger à cette prise de conscience et aux aménagements qui en découlèrent.

1 – L'ORGANISATION DES EXPÉDITIONS MILITAIRES

De 1128 à 1147, date de la prise de Marrakech par les Almohades, l'essentiel de la lutte entre les Ṣanhâjas du désert et les Maṣmûdas de l'Atlas se déroula au Maghreb occidental avec, pour enjeu, le contrôle des grands massifs – Atlas et Rif – puis, après l'élimination du chef mercenaire chrétien Reverter en 1144, l'occupation des « plaines » marocaines. Après cette lutte difficile, deux objectifs se présentèrent à 'Abd al-Mu'min pour accomplir sa mission et imposer le message des unitaristes ou *muwâḥḥidûn*, à partir des idées rigoristes et de la prédication du *mahdî* Ibn Tûmart, aux dépens d'un malikisme almoravide dépravé à ses yeux. Il fallait compléter en premier lieu la conquête du domaine almoravide et à ce titre occuper l'Andalus, objectif programmé dès le début comme le montre la précocité des négociations avec les responsables andalous, dès 1146[3]. En second lieu, dans le Maghreb au-delà d'Alger l'intervention almohade fut motivée par la présence chrétienne sur le sol musulman et, pour atteindre Mahdia ou Djerba occupées par les Normands, il fallait contrôler l'ensemble oriental du pays. Mais malgré les succès de l'opération, la souveraineté almohade demeura fragile, spécialement dans l'Ifriqya durement traitée sur le plan fiscal comme une terre de conquête et disposée à recevoir les « rebelles » Banû Ghânya.

Après 1147, les expéditions vers le Maghreb central et occi-

dental et vers l'Andalus prirent une tournure nouvelle avec la nécessité d'utiliser conjointement l'armée de terre et la force navale pour les grandes campagnes menées au voisinage de la zone côtière. Dès 1147, le général représentant les Almohades en Andalus, Barrâz ibn Muḥammad al-Masûfi, réussit à s'emparer de Séville en faisant intervenir une flotte du côté du fleuve. En 1148-1149 le souverain, confronté à la révolte de Ceuta qui suivit celles d'autres villes comme Meknès ou Sijilmassa et celle de la région du Draa dirigée par le chef du Sous, al-Massatî – d'où un soulèvement presque général –, put, grâce aux navires de 'Alî ibn 'Isâ ibn Maymûn, prendre le contrôle de Tanger et bloquer Ceuta sans véritable opposition. En 1151-1152 la conquête du Maghreb central et occidental, Alger, Bougie/Bejaia, la Qal'a et Constantine en particulier, se fit après une minutieuse préparation concentrant les troupes à Rabat et la flotte à la Ma'mûra, mentionnée pour la première fois[4], ainsi qu'à Ceuta. En 1157, la prise d'Almeria mobilisa et l'armée almohade établie dans la péninsule et la flotte de Ceuta. En 1159-1160, la grande expédition conduisant à la prise de Mahdia et de l'ensemble de l'Ifriqya nécessita une flotte de soixante-dix navires[5]. En 1162, 'Abd al-Mu'min avait fait construire et armer une flotte de quatre cents navires, en particulier à la Ma'mûra, tandis que les troupes étaient rassemblées au camp de Rabat, en vue d'une grande campagne dans l'Andalus pour réduire les dissidences locales ; mais il mourut en mai 1163 au moment où s'ébranlait cette formidable armée.

Jusqu'en 1172 les forces de son successeur Abû Ya'qûb Yûsuf (1163-1184) furent essentiellement consacrées à la lutte contre Ibn Mardanîsh. Laissant la main libre aux Portugais d'Alphonse-Henri (1128-1185), le souverain, dès 1175, envoyait une flotte commandée par des membres du clan des Banû Mardanîsh contre Lisbonne où ils subirent une lourde défaite. A partir de 1179 commença une offensive plus systématique visant à la récupération de l'Alentejo perdue avec la chute définitive de Beja en 1178 ; de plus, les Léonais, depuis la région de Cáceres, et les Portugais, depuis l'Alentejo, menaçaient Badajoz et sillonnaient la région de Séville devenue vulnérable. Ces campagnes, qui se terminèrent par la mort de l'Almohade après le désastre du siège de Santarém, furent aussi âpres sur terre que sur mer.

Entre-temps, de 1179 à 1182, plusieurs combats navals opposaient la flotte de Séville à celle du premier grand marin portugais D. Fuas Roupinho. En 1179-1180, une flotte musulmane commandée par 'Abd Allâh ibn Isḥâq ibn Jâmi' attaqua Lisbonne. En 1181, l'amiral D. Fuas Roupinho vainquit au large du cap Espichel une flotte almohade venue attaquer Lisbonne. L'année précédente il avait réussi à pénétrer dans l'espace portuaire de Ceuta et à couler plusieurs navires musulmans. Au contraire en 1181-1182 la flotte almohade, placée sous le commandement d'Aḥmad al-Ṣiqillî, défit la flotte portugaise et, en 1182, le marin portugais perdit la vie lors d'une nouvelle tentative contre Ceuta. En 1184, selon Raoul de Diceto (XII[e] siècle),

> des galères *(almohades)* arrivèrent en nombre infini à Lisbonne, et parmi elles se trouvait un dromon, lequel portait une machine qui mettait les Sarrasins en état d'aller et de revenir armés au-dessus des murailles de la ville. Mais par la grâce de Dieu, un homme sut se glisser dans l'eau sous le dromon, le percer et le couler à fond, après quoi il traîna la machine jusqu'à la muraille où il la pendit. Le lendemain les Sarrasins, voyant leur projet déjoué, prirent la fuite, mais en emmenant prisonniers tous les chrétiens qu'ils trouvèrent hors de l'enceinte des murailles[6].

On apprend ainsi que la grande expédition d'Abû Ya'qûb Yûsuf en 1184 visait les deux cités de l'Alentejo perdues en 1147 et qu'elle aurait été soigneusement préparée sur terre comme sur mer. Les affrontements navals, nombreux pour cette période, démontrent bien que l'océan Atlantique était devenu un enjeu stratégique et une zone frontalière de premier plan[7].

En 1185, les Almohades reprennent aux Banû Ghânya, essentiellement grâce à la flotte, les villes d'Alger et de Bougie/Bejaia que les dissidents almoravides avaient occupées par surprise en novembre 1184, sept mois auparavant[8]. En 1187-1188, le nouveau souverain Abû Yûsuf Ya'qûb al-Manṣûr (1184-1199) utilisa de même la flotte pour la prise de Gabès, lors de sa campagne en Ifriqya qui aboutit à la victoire finale sur 'Alî ibn Ghânîya à al-Ḥâmma. En 1190, puis après un premier échec, en 1191, il attaqua et reprit la ville de Silves, toujours avec l'appoint de la flotte.

Sous Muḥammad al-Nâṣir (1199-1213), une flotte immense de trois cents bâtiments permit de récupérer pour la première fois, en

1202-1203, les Baléares où les Banû Ghânya avaient ménagé des alliances, en particulier commerciales, avec les puissances maritimes chrétiennes de Gênes, de Pise ou du royaume d'Aragon[9]. En 1205-1206, une forte armée et une grosse flotte agirent en Ifriqya, jusqu'à Tripoli dont le souverain confia le gouvernement à Abû Muḥammad al-Întî ibn Abî Ḥafṣ, le général almohade véritable vainqueur de l'expédition. La flotte fut plus particulièrement utilisée lors de la prise de Gabès et de Mahdia[10].

Ces exemples montrent immédiatement – et c'était là une différence importante avec ce qui se passait à l'époque almoravide – que la force navale était partie intégrante du dispositif militaire des Almohades. Ils ne concernent que les principales campagnes offensives avant Las Navas de Tolosa, laissant de côté l'emploi, comme appoint ou pour des coups de mains, des flottes mouillant dans les ports-arsenaux des Almohades. On connaît pourtant l'envoi fréquent d'escadres tentant de perturber les liens maritimes établis par les Banû Ghânya entre les Baléares et l'Ifriqya comme un passage d'Ibn Khaldoun l'illustre parfaitement :

> [En 1184] quand 'Alî et Yaḥyâ ibn Ghânya partirent pour l'Ifriqya après avoir confié à leur frère Ṭalḥa le gouvernement de Mayurqa, un autre de leurs frères, Muḥammad ibn Isḥâq [*qu'ils avaient déposé*], noua des intelligences avec quelques hommes de la basse classe et parvint à se faire tirer de prison. Aussitôt qu'il eut recouvré la liberté, il fit proclamer dans l'île la souveraineté d'al-Manṣûr et chargea 'Alî ibn al-Zuburtayr, qui avait été élargi en même temps que lui, de porter à ce monarque un acte d'hommage et de fidélité. Al-Manṣûr y répondit par l'envoi d'une flotte sous les ordres d'Abû l-'Ulâ ibn Jâmi' auquel il avait donné l'ordre de s'emparer de l'île. Indigné d'un tel procédé, Muḥammad ibn Isḥâq demanda secours au prince chrétien qui commandait à Barcelone. Il offrit même de prendre à sa solde les troupes que ce monarque lui fournirait ; mais les habitants de Mayurqa, craignant la vengeance d'al-Manṣûr, expulsèrent Muḥammad de chez eux et confièrent le gouvernement de l'île à son frère Tâshfîn. 'Alî ibn Ghânya apprit cette nouvelle pendant qu'il faisait le siège de Constantine et il donna à ses frères, 'Abd Allâh et Ghazî, l'ordre de partir pour Mayurqa. Ces deux princes, ayant gagné une partie des habitants, déposèrent Tâshfîn et donnèrent le commandement à 'Abd Allâh. Al-Manṣûr mit alors Abû l-'Ulâ ibn Jâmi' à la tête d'une flotte et l'envoya contre l'île ; d'autres expéditions s'y firent ensuite sous la conduite du même officier et, plus tard, sous celle de Yaḥyâ, fils du Shaykh Abû Ibrâhîm al-Hazarjî ; mais les habitants leur opposèrent à chaque fois, une résistance vigoureuse et leur tuèrent beaucoup de monde[11].

Ce passage illustre le rôle joué par une marine en permanence sur le pied de guerre. Il convient d'ajouter l'utilisation des mêmes navires pour la piraterie, parfaitement réglementée à l'époque almohade au moins et pour laquelle, comme le montrent les sources à propos de Ceuta dans la première moitié du XIIIe siècle[12], un système de mobilisation régulière des habitants fonctionnait dans les ports. Lorsque les actes de piraterie déviaient de ces règles de conduite comme à Tavira, au début de l'époque almohade, d'où les habitants attaquaient aussi bien les chrétiens que les musulmans, la dynastie remettait les fauteurs de troubles dans le droit chemin[13].

Cette revue sommaire des expéditions serait insuffisante si l'on ne disposait de quelques documents sur la volonté des souverains eux-mêmes de faire de la marine un corps de premier plan dans leur armée. On les a trouvés dans des archives, sous la forme des *Lettres officielles almohades* éditées par E. Lévi-Provençal. Plusieurs montrent à la fois la cohérence de la politique des Almohades en ce domaine et la manière dont la flotte pouvait être utilisée sur le plan tactique, grâce à une organisation navale adaptée aux circonstances.

Plusieurs étapes permettent de comprendre la mise en place progressive de cette organisation. 'Abd al-Mu'min profita d'abord du ralliement des Banû Maymûn ; parmi eux, Abû 'Abd Allâh se soumit au nouveau pouvoir après avoir refusé le gouvernement d'Almeria offert par les habitants et, après quelques temps passés aux Baléares[14], il dirigea des escadres au Maghreb. 'Alî ibn 'Isâ, commandant de l'escadre de l'Atlantique pour les Almoravides, assura au calife almohade la maîtrise de la ville de Cadix et de sa région, en fait déjà son domaine personnel[15]. La flotte de l'Andalus servit donc à prendre le contrôle de Tanger et Ceuta. Toutefois cette dernière ville, dès qu'elle fut sous contrôle, devint le centre du commandement naval de l'empire, choix justifié par le dynamisme de ses marins. Ainsi, on apprend à propos d'un raid maritime contre Almeria entre 1148 et 1151 que Ceuta concentrait toute la logistique des expéditions contre l'Andalus, alors toujours aux mains des chefs almoravides ou des chrétiens, et contre le Maghreb occidental. A l'occasion du compte rendu de la campagne, le souverain donne toute une série d'instructions sur la nécessité de

contrôler de près la flotte et d'éviter la contrebande avec les ports non soumis[16].

Plus tard, en 1158, apparaît déjà une organisation beaucoup plus large concernant « les gens de la zone maritime de l'empire [qui doivent] construire escadres et navires de ravitaillement »[17]. Le nom des ports nous est connu par une instruction similaire, concernant le projet d'une expédition vers l'Andalus, en 1163. Le passage est d'autant plus important que, outre les chiffres de l'escadre, il donne un état général, même imprécis, de l'organisation de la façade maritime à un moment où la souveraineté almohade connut son extension maximale, sauf dans les Baléares :

> En l'année 1162, 'Abd al-Mu'min fit construire des escadres sur toutes les côtes de son empire, étant décidé à attaquer les chrétiens par mer et par terre. Quatre cents navires furent armés, dont cent vingt dans l'embouchure de la Ma'mûra et dans son port, cent à Tanger, Ceuta, Badîs et dans les ports du Rif, cent sur les côtes d'Ifriqya, à Oran et dans le port de Hunayn, quatre-vingts en Andalus[18].

Pour l'encadrement la stratégie almohade, dans l'ensemble de l'empire, reposait sur la répartition des responsabilités entre les *sayyid*, parents proches du souverain, et les *ṭâlib*, responsables administratifs placés sous leurs ordres[19]. Les documents officiels, telle la lettre de 1156 adressée par 'Abd al-Mu'min aux habitants de Ceuta lorsqu'il résolut de créer un seul commandement englobant l'ensemble des ports du détroit, montrent que le souverain faisait reposer ses décisions sur les conseils de ces hauts responsables : du même coup, selon des circonstances dictées par les offensives, le commandement des flottes et des zones où elles mouillaient variait fréquemment. En 1156, l'armement des escadres destinées à la traversée vers l'Andalus était laissé au *sayyid* installé à Ceuta, Abû Sa'îd 'Uthmân. Les chroniqueurs et notamment Ibn al-Athîr évoquent la nomination d'autres *sayyid* dans les principaux ports de l'empire : Bougie/Bejaia, dont dépendaient les ports orientaux du Maghreb, fut confié au commandement de l'héritier présomptif, Abû Muḥammad 'Abd Allâh ; Alger à son neveu, Yaḥyâ ibn Abî Ṭalḥa ; il est probable que les ports de Badîs et sa région dépendaient du gouverneur de Tlemcen, Abû Ḥafṣ 'Umar, et Séville, du futur calife Abû Ya'qûb Yûsuf. Ces personnages supervisaient les

raids militaires dans leur ensemble, expliquant la bonne coordination entre forces terrestres et navales qu'illustre la lettre almohade rapportant la campagne de 1185-1187 contre les Banû Ghânya. Quant à la région atlantique commandée depuis Salé-Rabat, elle était sous la dépendance directe du pouvoir almohade ; la base maritime qui en dépendait, très vite la plus importante de l'Empire, était la Ma'mûra, le premier site abrité, au nord de Rabat qui fût bien pourvu en forêts[20]. Le système supposait des changements fréquents, mais, sur place, les conseillers des *sayyid* assuraient la permanence administrative indispensable à la marche des ports et arsenaux.

Un autre trait de l'administration navale almohade, qui ressort des textes, était son adaptation aux changements stratégiques maritimes qu'avaient entraînés les avantages pris, durant l'interrègne, par les chrétiens. Une fois reconquise, Almeria ne semble pas avoir retrouvé son rôle de centre de commandement, en particulier pour les expéditions contre les Baléares, dans la mesure où toutes les entreprises furent dirigées depuis Ceuta que commandait l'amiral de la flotte Abû l-'Ulâ ibn Jâmi' ; en revanche, il est question, pour le raid de 1199, de la participation de la flotte de Denia. De même, après 1160, la récupération de l'Ifriqya ajouta au domaine almohade une nouvelle série de ports devant fournir, pour 1162-1163, cent navires ; Tunis était devenue la capitale de la région. Enfin, dernière zone non évoquée par des nominations, le centre du Maghreb où les ports d'Oran et de Hunayn, ville d'origine du souverain, sont cités comme chantiers de construction navale tenait une place importante dans le dispositif maritime almohade.

Dans les ports, les habitants mobilisables devaient répondre à l'appel pour servir sur les navires. Certains étaient utilisés autant sur mer que sur terre comme les archers de Ceuta particulièrement réputés[21]. En revanche, il reste difficile de déterminer un découpage administratif précis que les impératifs militaires faisaient varier selon les périodes et les priorités. Ainsi, Ceuta demeura le centre le plus important de la flotte, où résidaient les amiraux de la dynastie tels qu'Abû l-'Ulâ ibn Jâmi' ou Aḥmad al-Ṣiqillî ; toutefois, officiellement la Ma'mûra, dans l'embouchure du wâdî Sebou, était devenue[22], dès 1152 et en même temps que Rabat, le centre officiel

de commandement naval, là où, avant de se rendre à Ceuta, le souverain préparait ses expéditions et rassemblait ses troupes et sa flotte. A la fin du règne de 'Abd al-Mu'min, c'était le plus important des arsenaux almohades. Séville était l'autre grand port du califat avec, dans sa dépendance, les ports atlantiques de l'Andalus. Son rôle devint essentiel sous les règnes d'Abû Ya'qûb Yûsuf et de Ya'qûb al-Manṣûr, lors des tentatives de récupération des cités du Tage. Pour cette raison et parce qu'elle était la grande capitale almohade avec Marrakech et Rabat, son arsenal fut reconstruit et agrandi par Ya'qûb al-Manṣûr[23]. De même, Bougie/Bejaia était devenue, dès sa conquête en 1152, un port très important dans le dispositif almohade, tout autant que Tunis d'où les escadres partaient combattre les Banû Ghânya.

Beaucoup d'interrogations demeurent, mais il paraît évident que les Almohades firent un effort sans précédent pour intégrer les espaces maritimes dans leur organisation militaire, même si la prise d'Alger et de Bougie/Bejaia, avec vingt navires, par 'Alî ibn Ghânya en 1185 montre que l'on était loin de la perfection. Dans le cadre des offensives, l'intervention de la flotte fut à plusieurs reprises décisive. Par exemple, en 1160 elle joua un rôle déterminant dans la reddition de Mahdia en repoussant une flotte de secours normande. A la suite de la prise de Bougie/Bejaia par 'Alî ibn Ghânya, ce fut la flotte commandée par le *ṭâlib* Abû Ḥammad 'Abd Allâh ibn Abî Isḥâq et emmenant avec elle une armée d'intervention qui permit d'éteindre rapidement l'incendie allumé par les Majorquins : la vue des navires suffit à entraîner la soumission des Algérois et à retourner la situation à Bougie/Bejaia où leur entrée en force dans le port poussa les habitants à rejeter l'autorité des Banû Ghânya ; l'armée almoravide fut battue par le corps expéditionnaire qui débarqua près de la cité. Tous ces événements s'étaient déroulés alors que l'armée de terre, partie de Tlemcen en même temps que la flotte levait l'ancre, de Ceuta ou de Badîs on ne sait, était à peine parvenue dans la Mitidja ; la rapidité de la réaction navale lui évita de difficiles combats[24].

Par ailleurs, les Almohades se préoccupaient de défendre les espaces maritimes, probablement parce qu'ils avaient connaissance des remarquables progrès des marines chrétiennes et du danger qui

s'ensuivait[25]. Les nombreux traités de commerce signés avec les Italiens, Génois surtout, montrent l'avantage que ces derniers avaient pris et le danger à ne pas réagir sur mer, tandis que les attaques portugaises de la deuxième moitié du XIIe siècle, à Ceuta en particulier, indiquaient l'importance stratégique de ce front. 'Abd al-Mu'min évoque lui-même la complémentarité des domaines terrestre et maritime lorsqu'il justifie l'expédition lancée pour reprendre en 1157 Almeria, « ville se trouvant au point de jonction des parties orientales et occidentales de l'Andalus et formant la liaison entre les régions continentales et maritimes du pays »[26]. On s'explique mieux les propos élogieux d'Ibn Khaldoun, vantant une politique maritime almohade

> qui florissait sur les deux rives de la Méditerranée. Les Almohades organisèrent leur flotte à la perfection et sur une grande échelle. Leur amiral était Aḥmad al-Ṣiqillī[27]... Sous les Almohades, il accomplit de hauts faits mémorables. A cette époque, la flotte musulmane avait atteint, en quantité et en qualité, un degré insurpassé auparavant ou depuis[28].

2 – LA MISE EN VALEUR DES ZONES MARITIMES

A la suite des changements intervenus au milieu du XIIe siècle, la zone maritime la plus active du temps des Almoravides – l'espace méditerranéen du Levant espagnol – ne retrouva pas, du moins au plan militaire, la place qui avait été auparavant la sienne : les Banû Ghânya s'entendirent avec les chrétiens plus qu'avec les musulmans en matière de commerce ; l'occupation effective des Baléares par les Almohades ne dura pas plus de vingt-cinq ans avant l'arrivée des Aragonais en 1228. Almeria, on l'a vu, demeura en retrait après 1157 et ne reprit son essor qu'à la période nasride.

Au contraire, la zone du détroit prit plus d'importance que jamais. Remarquable fut la croissance de Ceuta qui vivait de la mer, comme l'indiquent les auteurs arabes dans leur ensemble, et qui fut, au XIIIe siècle, la seule cité musulmane de l'Occident à être dominée par une société marchande et maritime. Sa situation même ainsi que le poids des systèmes politiques de l'islam inter-

dirent toutefois à la ville, reine du détroit, de connaître un destin autonomiste comparable à celui des cités italiennes, même si plusieurs tentatives d'indépendance marquèrent son histoire : avec Suqût al-Barghawâṭî dès le XIe siècle, le cadi 'Iyâḍ au milieu du XIIe siècle ou bien, à la fin de la période almohade et au début de celle des Mérinides, avec Abû l-'Abbâs al-Yanashtî et Ibn Khalâs, à la fois lettrés et marchands, et surtout avec Abû l-Qâsim al-'Azafî et ses descendants (1248-1310).

Les maîtres de Ceuta furent parmi les très rares chefs d'État musulmans du Moyen Age à avoir été portés au pouvoir par une classe de marchands et de marins. Ils ne réussirent jamais à consolider ce pouvoir et eux-mêmes où leurs successeurs immédiats ne purent résister aux Almoravides, aux Almohades ni aux Mérinides[29]. Leurs tentatives et le soutien d'une aristocratie à la fois lettrée et commerçante impliquent seulement que la ville connut une grande prospérité en profitant du trafic intense du détroit et des régions avoisinantes. Rien que la traversée du bras de mer, certainement l'une des zones de navigation les plus denses au Moyen Age, devait beaucoup rapporter ; mais, en plus, Ceuta sut s'assurer le transit des marchandises arrivant du territoire du Maroc actuel, par terre et par mer, vers la Méditerranée. A voir le soin avec lequel les Almohades mirent en place la fiscalité[30] et passèrent des traités avec les puissances maritimes chrétiennes, on peut en outre penser que, plus encore que leurs prédécesseurs, ils voulaient faire de Ceuta, avec la pleine collaboration de ses habitants, un point de passage obligé entre l'Atlantique et la Méditerranée.

Deux points confirment cette tendance : la part croissante prise par Ceuta dans le commerce avec la zone atlantique du Maghreb et les liens de la cité avec les puissances maritimes méditerranéennes. Sur le premier point, plusieurs sources textuelles évoquent le rôle actif des marins du détroit dans le trafic avec l'Atlantique[31]. Outre les indications émanant des géographes, qui montrent un cabotage actif déjà en vigueur depuis le Xe siècle et confirmé par la suite, les ouvrages juridiques et biographiques prouvent les progrès de la navigation menée dans cette zone par les gens de Ceuta. L'hagiographe al-Tâdilî rend compte à plusieurs reprises, dans la première moitié du XIIIe siècle, de la fréquence des voyages vers Salé et

Azemmour ; il mentionne par exemple, le cas de ce capitaine de navire et de son passager contents d'avoir profité d'un vent favorable qui leur avait permis de faire le trajet Ceuta-Salé en deux jours et deux nuits[32]. La tradition est ancienne puisque certaines *fatwâ* dues à Abû l-Walîd Ibn Rushd (fin XIe-début XIIe siècles), grand-père d'Averroès, font ressortir la variété des embarcations se rendant régulièrement de Ceuta vers l'Atlantique et *vice versa*. De son côté le trafic terrestre, beaucoup plus fréquemment décrit, apportait à la ville une quantité énorme de produits en en faisant pour l'époque un immense dépôt : al-Anṣarî cite, au début du XVe siècle, le nombre de trois cent soixante fondouks dont le plus remarquable fut le « grand funduq » construit par Abû l-Qâsim al-'Azafî (1248-1279) pour entreposer les céréales[33]. Vers la péninsule Ibérique on retrouve la trace d'un large trafic visant, d'une part le golfe de Cadix et Séville, gagnant, d'autre part, Malaga, Denia, Almeria et les Baléares avec retour à Ceuta[34]. Dans ce commerce, les Sévillans ou les marins de Malaga étaient également actifs.

Le second point touche les relations de Ceuta avec l'ensemble de la Méditerranée, chrétienne et orientale. Incontestablement les traités, conclus avec les chrétiens depuis 1137, que le gouverneur de Ceuta était chargé de négocier démontrent une évolution de la part des Almohades : il apparaissait aux yeux des musulmans que le domaine méditerranéen était de plus en plus celui des marines chrétiennes. C'est ce qui ressort de la série d'accords passés volontiers avec Pise à partir de 1160, Gênes en 1137 puis 1164, Savone et Marseille essentiellement. Le problème a déjà été largement abordé par les historiens du Moyen Age occidental[35]. Le constat est partout le même et noté parfois avec exagération étant donné le déséquilibre patent des sources, à savoir une nette emprise chrétienne sur le transport du fret et des passagers en Méditerranée depuis l'ensemble des ports maghrébins et, singulièrement, Ceuta. Quelques sources musulmanes confirment, sur un autre plan, cette emprise ; ce sont les mentions offertes par des biographies ou des relations de voyage. Ainsi la *Riḥla* d'Ibn Jubayr rend compte du voyage de ce lettré du Levant espagnol, parti de Ceuta en 1185 à bord d'un vaisseau génois pour gagner l'Orient et accomplir le pèlerinage à la Mekke. Les biographies, où les exemples de mar-

chands de Ceuta voyageant autour de la Méditerranée sont nombreux, signalent la présence d'une de leurs importantes communautés au Caire ; les papiers de la Geniza parlent à plusieurs reprises des « Sabtî », tels un orfèvre se rendant en Sicile, puis en Égypte, ou deux autres orfèvres ayant émigré à Ceylan à l'époque almohade[36]. Le cadi sévillan Abû Marwân al-Bâji fuit sa cité en 1235 et embarque à Ceuta, l'année suivante, sur un navire italien allant en Orient par les Baléares et la Sicile. En Égypte, il est reçu « par ses amis et confrères, originaires de Ceuta »[37].

Il est probable que les nombreux musulmans signalés par les sources chrétiennes en Italie, en Espagne ou au Portugal et voyageant par mer le faisaient de plus en plus souvent sur des navires chrétiens. Le constat est encore plus net dans des ports comme Badîs ou bien Hunayn, le débouché de Tlemcen : on retrouve des allusions à leur prospérité due à leur rôle de rupture de charge et, depuis le règne de 'Abd al-Mu'min au moins, à la présence de chantiers navals leur donnant la possibilité de développer commerce et piraterie dans les limites évoquées plus haut. Même après la décadence almohade, durant les années où la guerre de course se développa de part et d'autre, la course chrétienne était particulièrement active à partir de 1250 sur toutes les côtes du Maghreb[38]. Malgré des signes d'une navigation musulmane toujours dense, Ch. E. Dufourcq a montré le caractère de plus en plus systématique de l'emprise des chrétiens, et plus singulièrement des Catalans, sur les zones maritimes du littoral maghrébin : si les villes comme Badîs s'enrichissent, atteignant d'après les vestiges de leurs constructions leur apogée au XIVe siècle[39], cet essor tient à l'effet des traités passés avec les chrétiens et à leur prise en mains du trafic dans l'espace allant de Ceuta à l'Ifriqya. Du reste, lorsque des biographies musulmanes de saints comme celle d'al-Badîsî[40] concernant le Rif nous permettent de pénétrer un peu le monde marin, on y constate la présence de plus de chrétiens que de musulmans.

Deux tendances sont ainsi à distinguer, toujours pour la zone méditerranéenne. En premier lieu, à long terme, la montée en puissance des marines chrétiennes absorbe peu à peu le trafic. Néanmoins, il n'a jamais été question d'un monopole, loin s'en faut. Entre pays musulmans, les contacts assurés par des musulmans sur

des navires leur appartenant ont continué de fonctionner à l'époque almohade et probablement au-delà : en particulier, le secteur situé entre l'Andalus et le Maghreb demeure une mer largement ouverte à un négoce entièrement islamique. De nombreux exemples tirés de l'étude de la céramique médiévale, comme la diffusion du décor « sgraffiatto » des villes orientales d'Espagne vers les villes de l'Atlantique et celles du Maghreb, permettent de mieux saisir les contours d'un trafic prospère à l'époque almohade et concernant les deux rives de la Méditerranée[41]. Le commerce des autres produits, signalé par de nombreux textes, explique, à l'époque almohade, un rôle important dévolu à la circulation maritime marquée par des liens marchands et par des goûts largement partagés de part et d'autre de la Méditerranée occidentale musulmane. Il n'y a donc pas lieu d'opposer pour ce secteur l'essor, indéniable, de la marine chrétienne dans les relations islam-chrétienté et le commerce actif unissant les places musulmanes du monde almohade, en particulier par mer.

L'autre mouvement, à plus court terme, fut celui de la crise intérieure qui suivit la défaite de Las Navas de Tolosa ou al-'Uqab, en juillet 1212 : les rivalités qui éclatèrent alors, en particulier dans les grands ports de Séville et de Ceuta, pour le contrôle de l'empire favorisèrent non seulement la reconquête chrétienne mais finirent par casser l'organisation étatique almohade et par donner aux marins chrétiens un avantage définitif[42].

Une fois encore, le cas de Ceuta illustre bien cette accélération de l'emprise chrétienne. Lors du siège de la ville par l'Almohade al-Ma'mûn (1227-1232) après la dissidence de son frère Abû Mûsâ en 1232, le dissident et les habitants de Ceuta empêchèrent la prise de la cité, car le souverain ne disposait d'aucune autre flotte que la leur ; toutefois, pour augmenter leurs propres forces, ils firent appel aux Génois qui leur envoyèrent seize galères et cinq autres navires pour un prix estimé à quatre-vingt mille besants[43]. Par la suite, le rival Ibn Hûd, à Murcie, réussit à consolider sa position en envoyant le chef de la flotte de l'Andalus à Séville et Almeria prendre le contrôle de Ceuta ; mais l'amiral al-Ghushtî fut chassé en 1233. Une fois encore l'organisation centralisée de la flotte almohade, un temps reconstituée, se trouvait brisée. Pour résister à

la flotte hudide, al-Yanashtî, devenu le maître de la ville, loua fort cher les services de Gênes qui envoya un consul et qui s'implanta un peu plus sur le marché principal du Maghreb occidental : dès lors, on peut dire que Ceuta avait gagné son indépendance politique mais avait perdu son autonomie maritime face aux chrétiens. La cité devint même l'enjeu de rivalités entre forces chrétiennes. En 1234, les mystérieux *Calcurini*[14] attaquèrent la cité, très probablement pour faire échec aux ambitions génoises ; les Génois, après avoir été l'objet d'une attaque suscitée par al-Yanashtî et les habitants de Ceuta, probablement inquiets de l'emprise croissante des Italiens, attaquèrent à leur tour la ville et obtinrent le versement d'un fort tribut. S'il est vrai que, sous la conduite d'Abû l-Qâsim al-'Azafî, la flotte de Ceuta retrouva la maîtrise du détroit, ce fut aux dépens des autres forces musulmanes et non des chrétiens. Du reste, le sultan mérinide Abû Yûsuf Ya'qûb, maître du Maroc en 1269, crut nécessaire, pour réduire Ceuta, de signer un traité très coûteux avec le roi d'Aragon Jacques le Conquérant en 1274, obtenant en échange le concours d'une flotte de plus de dix galères, dix navires de haut-bord et de petites embarcations[15]. Même si la soumission sans combat des gens de Ceuta permit au sultan mérinide de se passer des services du roi chrétien et de disposer désormais d'une flotte pour la traversée du détroit, la démarche démontre la faiblesse des musulmans sur mer. Le souverain mérinide bloqua ensuite l'avancée chrétienne vers l'océan Atlantique jusqu'à la « guerre du détroit » un siècle plus tard[16]. Toutefois, la ville et la dynastie avaient perdu toute aptitude à discuter la suprématie maritime aux chrétiens hors de la zone immédiate du détroit.

L'exemple se répète pour les autres régions côtières du Maghreb : si les ports de Hunayn ou, plus à l'est, de Bougie/Bejaia, purent développer des activités de piraterie, les pouvoirs en place avaient, depuis le début de la crise almohade, abandonné la mer aux forces adverses. Même les Hafsides, après leur échec pour sauver Séville en 1247-1248, ne pouvaient prétendre disputer l'espace maritime aux chrétiens. De ce fait, on peut considérer que la désagrégation du pouvoir almohade accéléra le mouvement à long terme qui se manifestait en faveur des chrétiens, sauf sur le versant atlantique où le cas fut différent, au moins jusqu'aux années 1230.

3 – L'OUVERTURE SUR L'ATLANTIQUE

Cette ouverture fut la grande nouveauté de l'époque almohade. En effet, si depuis le Xe siècle les marins d'al-Baṣra et ceux de l'Andalus avaient contribué à développer les relations maritimes à travers l'océan Atlantique, une nouvelle étape correspondit à l'ancrage de la dynastie almohade sur son rivage maghrébin.

Des indicatifs économiques tels que la circulation monétaire laissent alors apparaître une large diffusion de dirhams d'argent, que caractérisait leur forme carrée, et de dinars d'or parmi lesquels figurent les pièces remarquables par leurs poids frappées sous al-Manṣûr et appelées *dobla* par les chrétiens d'Espagne[47]. D'autres sources diverses prouvent un développement des centres portuaires : en plus de localités anciennes telles que Silves, Saltes, Séville ou lé, des ports nouveaux marquent l'époque de leur dynamisme. dix, depuis la période d'installation de 'Alî ibn 'Isâ ibn Mayin, est devenu un grand centre maritime, connu pour la pêche au on tout autant que pour l'esprit d'entreprise de ses marins :

> [*Le phare de*] Cadix servait de guide aux musulmans qui se rendaient ou revenaient de l'Océan. C'est là que les voyageurs se rendaient dans l'Océan depuis la « petite mer », en direction des pays du Maghreb et de Lisbonne [*royaume du Portugal*]. Ce n'est qu'une fois le phare disparu [*au regard*] qu'ils hissaient la voile, prenant alors la direction des ports maghrébins extrêmes, vers Salé, Anfâ, le pays du Sous et Azemmour[48].

Les ports cités dans ce passage sont ceux qui, à l'époque almohade, connurent leur plus grande prospérité. Azemmour servant, avec Safi, de débouché à Marrakech et à la vallée du wâdî Umm al-Rabî'a apparaît souvent dans les textes géographiques, juridiques et biographiques qui mentionnent des transactions commerciales maritimes. Al-Zuhrî (vers 1175) cite le lieu comme un des plus importants de la côte ; Ibn 'Idhârî y indique la présence d'un gouverneur au XIIIe siècle[49]. En même temps, les auteurs arabes se plaisent à remarquer l'essor de petites localités situées sur les côtes : par exemple, al-Marrâkushî parle de l'Algarve en disant qu'« entre Séville et Silves, apparaissent de petites villes comme Niebla, le *ḥiṣn* de Mertola, les villes de Tavira, Loulé et celle connue sous le

nom de Shantmariyya al-Gharb (Faro) »[50]. Or des localités comme Tavira ou Loulé n'étaient auparavant que des villages ou n'étaient même pas citées dans les sources[51]. L'ouvrage biographique d'Ibn 'Abd al-Malik al-Marrâkushî fait une place aux membres de puissants clans comme les Banû Millâḥ ou les Banû Sufyân dans la région de Silves[52], qui possédaient des propriétés, souvent depuis fort longtemps, et appuyaient sur leur mise en valeur, avec l'achat et la commercialisation de biens, leur participation à l'essor de la région ; souvent ces groupes riches et puissants étaient associés, dans les textes contemporains, à des villages que la toponymie permet de situer et qui donnent l'idée d'une très forte densité de population autour des villes de la région. On connaît ainsi les noms de Muḥammad al-'Amrûshî, mort en 1154 et originaire d'Amorosa au nord de Portimaõ, ou d'Abû Zakariyâ al-Murâdî, mort en 1217 et habitant le fort de Murjîq (Serra de Monchique), par exemple[53].

A ces données s'ajoutent celles des *fatwâ* qui font allusion, dans l'énoncé des questions posées, à l'activité développée sur le littoral atlantique marocain grâce au trafic avec les ports de l'Andalus. En voici un exemple :

> Abû Shu'ayb [*dit à un capitaine d'Azemmour*] : « Va maintenant au port, achète la marchandise que tu trouveras là-bas et prends la mer. L'homme se dirigea vers le port, y trouva du blé qu'il acheta et le chargea sur le navire, avant de prendre la direction de Malaga où il le vendit ; il acheta avec le prix du blé des figues et autres marchandises... et ils [*les marins*] gagnèrent le port d'Azemmour. Il vendit la cargaison pour 1 100 dinars... L'ensemble du bénéfice s'élevait à 500 dinars[54].

C'est ainsi qu'al-Tâdilî mentionne à plusieurs reprises Azemmour ou Salé comme étapes régulières des navires venus de Niebla, de Séville ou de Ceuta pour des raisons de commerce. De plus, les *fatwâ* recoupent les traités géographiques en mentionnant, parmi les produits les plus couramment exportés, ceux de la terre comme des céréales : plus que jamais, les plaines du Maroc étaient devenues le grenier à blé de l'Andalus et, bientôt, celui d'autres régions puisque Gênes achetait à Ceuta où à Tlemcen et Hunayn le blé produit dans l'ouest du Maghreb pour le revendre jusqu'en Syrie[55]. Dans l'Andalus, les produits naturels échangés étaient également très variés et, pour certains, particulièrement appréciés : dès

l'époque d'al-Idrîsî, les figues et le bois étaient recherchés, notamment en Algarve[56] ; l'huile, celle d'Aljarafe à l'ouest de Séville surtout, était depuis le Xe siècle le principal objet d'exportation en échange des céréales et du bétail, car une longue tradition agricole s'était développée dans des propriétés qui appartenaient, parfois depuis plusieurs siècles, à des familles de notables arabes tels que les Banû Khaldûn, Banû Ḥajjâj et Banû Zuhr[57].

Également issus d'une longue tradition, les produits de l'artisanat sévillan, en particulier les armes et les instruments de musique[58], complétaient les cargaisons. A Saltes, l'exportation des pièces métalliques des navires représentait une part sérieuse du grand commerce. Plus généralement, les découvertes archéologiques faites dans des zones de rupture de charge comme Mertola en Alentejo confirment l'importance, pour l'époque, des liens commerciaux par voie de mer : Mertola, à une centaine de kilomètres de l'embouchure du Guadiana, était le dernier port que les embarcations pouvaient atteindre depuis l'Océan. A ce titre la petite cité, position stratégique entre l'Alentejo musulman et l'Algarve portugais, était devenue une zone où les navires, spécialement à l'époque almohade, déchargeaient des quantités importantes de céramiques, ensuite commercialisées vers les villes de Beja ou Évora et peut-être plus au nord[59].

Ces indications partielles des sources, confirmées par les découvertes archéologiques, révèlent l'existence d'un espace maritime formé d'une longue bande sinueuse de plus de deux mille kilomètres, qui joignait les ports de l'Andalus à ceux du Maghreb ; il s'agissait d'un domaine maîtrisé, autant que pouvait l'être l'océan Atlantique, par des marins musulmans naviguant de plus en plus souvent, durant la bonne saison, du Tage au Wâdî Nûl. Des raisons commerciales avaient longtemps dominé cette progressive mise en valeur des rivages océaniques islamiques, et le rôle joué par les plaines côtières marocaines dans ce processus, grâce à leurs ressources nourricières et surtout minières, fut à l'origine d'un autre mouvement, d'ordre politique cette fois-ci.

L'installation des souverains almohades sur le littoral atlantique ne pourrait se comprendre si l'on ne prenait pas en compte cette dimension économique : la fondation « officielle » de la ville de Rabat *(ribâṭ al-Fatḥ)*[60], au lendemain de la victoire d'Alarcos en

1195, avait été précédée par celle d'un camp établi par le premier Almohade 'Abd al-Mu'min au moment où il envisageait d'étendre ses conquêtes vers le nord et vers l'est. Cette installation était celle d'un camp militaire pourvu d'un château pour le souverain, qui permettait de rassembler les troupes avant de partir en expédition[61]. En même temps avait été aménagé le site de la Ma'mûra, cette fois-ci pour l'armement des flottes. Le site de l'embouchure du Sebou offrait la possibilité d'y construire une grande quantité de navires, alors que le site de Salé était dépourvu de forêts et d'accès malaisé. Toutes les grandes expéditions programmées furent ensuite mises sur pied à Rabat et à la Ma'mûra, expliquant probablement en partie le nom même de Rabat comme « ribat de la victoire ». Un passage d'Ibn al-Athîr, à propos des préparatifs réalisés pour la campagne d'Ifriqya de 1159-1160, éclaire sur le choix du site :

> En 1158, par ses ordres, on prépara des sacs à provision, des outres et tout ce qu'il faut à une armée en marche ; il écrivit à ses lieutenants dans le Maghreb... de conserver et emmagasiner sur place toutes les récoltes en laissant le grain dans l'épi et de creuser des puits sur toutes les routes. Conformément à ses ordres, le produit de trois récoltes successives fut amassé, transporté aux lieux de halte et recouvert de terre, de manière à former de véritables collines. En février 1159... le prince partit... avec cent mille combattants et un nombre égal de suivants et de goujats. Grâce aux précautions qu'il avaient prises, ce flot d'hommes traversa des campagnes cultivées sans toucher à un épi[62].

Le passage, d'un grand intérêt pour la connaissance des actions militaires, résume bien l'une des raisons du choix de ce site pour accueillir une troupe nombreuse, quelle que soit la valeur donnée aux chiffres. Le ravitaillement nécessitait le choix de lieux de rassemblement où l'on pouvait collecter en grandes quantités la nourriture de l'armée, ce qu'explique fort clairement Léon l'Africain, quelques siècles plus tard :

> Voici le motif de la fondation de Rabat. Mansor[63] régnait alors sur toute la Grenade et sur une partie de l'Espagne. Comme ce pays était très loin de Marrakech, le roi pensa que, quand il serait attaqué par les chrétiens, il ne pourrait que difficilement lui porter secours. Aussi envisagea-t-il de bâtir une ville au bord même de la mer où il pourrait rester tout l'été avec ses troupes. Certains lui conseillèrent de se fixer à Sebta [Ceuta] qui est une ville sur le détroit de Zibelterra. Mais le roi considérait que ce n'était pas là une

ville qui pouvait suffire pour faire camper une armée pendant trois ou quatre mois, en raison de l'improductivité du sol dans cette région. Il s'avisa également du fait que cela ne manquerait pas de causer de grands désagréments aux gens de Sebta pour loger les militaires et le personnel de la cour royale. Aussi fit-il construire en quelques mois la ville de Rabat.

Remarquable vision d'un homme du XVI^e^ siècle, assurément bien informé, qui nous apprend également que la Ma'mûra fut fondée par les mêmes souverains[64]. Les choix avaient deux raisons. L'une était militaire, la région devant à son remarquable essor économique d'être la mieux placée pour fournir les réserves nécessaires au ravitaillement d'une grande armée tout en n'étant pas trop éloignée des théâtres d'opération. L'autre motif était d'ordre politique : l'acte de fondation et le nom donné à Rabat sont directement liés au souci de deux souverains, 'Abd al-Mu'min avant les conquêtes et al-Manṣûr ensuite, de marquer l'originalité de leur mouvement par rapport à leurs devanciers et de ne point être liés à une population particulière, d'autant plus que celle de Ceuta suscitait la méfiance des Almohades. La priorité donnée au programme militaire et naval dans le choix des deux sites démontre que le souverain choisit cette région déjà grandement prospère, non pas pour désenclaver la côte marocaine mais bien parce que celle-ci lui offrait les moyens économiques et de communication nécessaires à sa politique. Cette volonté, bien entendu, ne fit que stimuler le dynamisme des places du littoral, celui de Rabat-Salé en particulier[65].

L'espace maritime prit donc une importance singulière sous les Almohades qui avaient orienté autour de lui toutes leurs capitales : ainsi Marrakech était en relation par le wâdî Umm al-Rabî'a avec Azemmour, Rabat et Séville qui fut particulièrement mise en valeur par les deuxième et troisième souverains. Ces quatre villes, auxquelles s'ajoute Ceuta, liée à son rôle d'intermédiaire entre les domaines atlantique et méditerranéen à la fois terrestres et maritimes, étaient les plus riches des territoires almohades, même si certaines cités appartenant au rivage méditerranéen comme Oran ou Bougie/Bejaia, ou bien à l'intérieur comme Grenade, Fès ou Tlemcen, profitèrent grandement de cet essor.

Les Almohades eux-mêmes, par leur politique offensive et défensive, avaient mis en place les moyens de préserver, face aux

Portugais et aux puissances chrétiennes de la Méditerranée, l'espace maritime atlantique. D'ailleurs, si l'on se fie aux traités de commerce et aux actes notariés, à l'exception du court moment pendant lequel, entre 1160 et 1180 environ, la ville de Salé apparaît dans les listes de ports touchés par les navires chrétiens de Méditerranée, tous les échanges, spécialement à partir du début du XIIIe siècle, étaient concentrés à Ceuta. On a toujours avancé l'idée que cette concentration des opérations des Génois et des Pisans aurait été le fait des chrétiens. Étant donné le dynamisme croissant des ports de la côte atlantique marocaine, il serait bon de se demander si les Almohades, en accord avec les marins musulmans et, singulièrement, ceux de Ceuta, n'auraient pas tenté de préserver la fortune maritime des autres ports en limitant au détroit la zone ouverte aux chrétiens, et en évitant ainsi leur emprise sur le domaine atlantique.

Deux tendances allaient ensuite remettre en question la politique almohade. Les crises du pouvoir touchèrent, bien entendu, la zone atlantique marocaine ; l'attaque et la prise de la ville de Salé[66], même temporaire, par les marins chrétiens en 1260 démontrent à l'évidence que la zone atlantique était passée sous l'emprise maritime chrétienne :

> Ya'qûb ibn 'Abd Allâh [*gouverneur de la cité*] voulut se mettre en mesure de soutenir une lutte contre le sultan [*mérinide*] et fit un contrat avec les négociants européens pour la fourniture d'une quantité d'armes. En l'an 1260, le port se remplit tellement de leurs navires que le nombre des matelots dépassa celui des habitants de la ville.

Même exagérée, la situation décrite illustrait un changement décisif dans le sens où les chrétiens, depuis longtemps fournisseurs d'armes aux musulmans, atteignaient de nouveau en grand nombre le port du Maroc. Du reste, dès 1235 des navires génois loués par l'Almohade al-Rashîd avaient repoussé la flotte de Séville envoyée par Ibn Hûd pour s'emparer de Salé[67]. Mais un autre grand changement eut des conséquences beaucoup plus graves à long terme. La reconquête chrétienne de la côte atlantique de l'Andalus et de ses principaux ports entre 1248 et 1266 coupa les ports du Maroc de leurs sources de prospérité : le fait même que des villes comme Séville et Cadix eussent eu auparavant l'initiative en matière de communication maritime provoqua, lorsqu'elles furent perdues

pour l'islam, une rupture dans l'essor qui s'était amorcé au xᵉ siècle, aboutissant, à l'époque mérinide, à l'effondrement des initiatives musulmanes sur l'océan Atlantique, limitées désormais à une piraterie secondaire et à la possibilité de traverser le détroit[68]. Cet abandon joua, dans des proportions qu'il est difficile de quantifier, en faveur d'une désertification des côtes atlantiques voulue par les musulmans : à l'image du programme de défense du littoral, limité à la construction d'enceintes et de tours de guet avec feux de signaux, qu'avait ordonné le sultan mérinide Abû l-Ḥasan (1331-1351)[69], toute politique d'envergure de la part des musulmans, en dehors de la protection de la zone du détroit et de quelques manifestations de guerre de course, était désormais abandonnée.

La reconquête chrétienne entraîna dès lors, non seulement l'affaiblissement de la vie maritime mais aussi une dépendance nouvelle : alors qu'aux XIᵉ et XIIᵉ siècles l'Andalus était considérée comme une zone de progrès technique en matière navale, livrant sur commande des navires et fournissant des techniciens réputés jusqu'en Égypte[70], à partir du XIIIᵉ siècle, surtout après les années 1220, ce furent de plus en plus les chrétiens qui livraient des armes, mais également des agrès et pièces métalliques, aux ports du Maghreb. A partir de la fin du XIIIᵉ siècle les traités permettant aux navires chrétiens de mouiller dans les ports du Maghreb prévoyaient, comme taxe, la livraison d'au moins une ancre. Le fait était peut-être lié à la perte des principaux arsenaux et sites d' « industrie navale » de la péninsule Ibérique d'où l'on exportait ces produits vers le Maghreb, tel Saltes qui avait pour spécialité la fabrication des pièces métalliques pour les navires, y compris les ancres : coupés de ces centres qui avaient changé de maîtres, certains ports du Maghreb se trouvèrent en état d'infériorité et leur activité déclina.

Dans ce sens, la perte de la façade atlantique de l'Andalus après celle de la maîtrise navale en Méditerranée affecta durablement l'évolution, économique et militaire, du Maghreb occidental dans son ensemble. A long terme, elle permit aux Portugais, sur le versant atlantique, et aux Espagnols, sur le versant méditerranéen, de prendre l'initiative contre les musulmans après que la fin de la période almohade eut marqué, pour l'histoire maritime de la région, une rupture fondamentale.

DEUXIÈME PARTIE

Marines, marins et marchands

Chapitre VI

LES CONDITIONS DE NAVIGATION

1 – LES ESPACES NAVIGABLES

La terminologie des auteurs arabes concernant les espaces maritimes de l'Occident musulman distingue de plusieurs manières les deux domaines que constituaient alors la Méditerranée et l'Atlantique. La Méditerranée était de façon générale *al-baḥr al-mutawassiṭ*, la « mer centrale ou intérieure » bordée par des régions allant du « pays des Roum » à la Syrie et au Maghreb. Pour l'océan Atlantique, des dénominations variées s'ajoutaient au nom générique assez rare de *baḥr Uqiyânus*. L'océan était assimilé à la grande mer entourant l'ensemble des terres habitées et comprenant également l'océan Indien ou le Pacifique, soit la « mer environnante » ou *al-baḥr al-muḥîṭ* et parfois, la « mer verte » ou *al-baḥr al-khaḍrâ'*. Son immensité lui vaut plusieurs qualificatifs comme la « mer la plus vaste », *al-baḥr al-a'ẓam*, ou la « grande mer », *al-baḥr al-kabîr*. Toutefois, c'est à son caractère terrifiant, revenant souvent dans les textes arabes, qu'elle doit son nom de « mer ténébreuse », *al-baḥr al-muẓlim*, qualificatif auquel s'ajoutent, dans beaucoup d'écrits, des descriptions caractérisées par la peur de l'inconnu, dans cette haute mer que les marins ne reconnaissaient plus comme leur domaine de navigation. C'est ce dont rend compte le récit des huit aventuriers de Lisbonne qui, à une date inconnue (IXe-XIe siècles), parcoururent l'océan et découvrirent probablement Madère et les Açores avant de débarquer à Safi, sur la côte marocaine :

> Dès que le vent d'est commença à souffler, [*ils*] prirent la mer ; ils naviguèrent environ onze jours et parvinrent à une mer aux vagues énormes, aux

nuées épaisses, aux écueils nombreux, à peine éclairée par une faible lumière. Certains de s'être perdus, ils changèrent la direction de leurs voiles et coururent vers le sud pendant douze jours[1].

Un troisième espace se distingue par son importance stratégique et l'intensité de son trafic, spécialement depuis la conquête arabe : le détroit de Gibraltar, *al-Zuqâq*, auquel les auteurs arabes associaient volontiers les descriptions antiques de Strabon à Orose. Le détroit fut, sans aucun doute, la zone maritime la plus surveillée, en permanence sous le contrôle des pouvoirs musulmans depuis la conquête jusqu'au XIVe siècle. Zone de rupture de charge, le passage de douze kilomètres fut en toute circonstance un lien entre les deux continents, et non une frontière. De même, la rapidité des traversées, de un à cinq jours en général selon al-Bakrî[2] entre le Levant espagnol et la côte maghrébine, ou bien la présence des îles Baléares étaient d'autres atouts pour l'essor d'une navigation régionale musulmane.

Au-delà de la terminologie, la question se pose d'une réelle différence de navigation d'un espace à l'autre. Dans les descriptions géographiques, la différenciation est inexistante, hormis les paragraphes, spécifiquement consacrés à chaque mer, où apparaissent leurs caractéristiques topographiques et, pour la « mer ténébreuse », les données psychologiques particulières à cet espace redouté. Pour les villes portuaires, il n'est fait mention de particularismes liés à leur position sur l'océan, que dans le cas de Lisbonne et Faro où les mouvements de la marée (*madd* pour le flux, *jazr* pour le reflux) faisaient monter l'eau contre les remparts des deux cités. Quant à la partie de ces ouvrages consacrée à la navigation, on n'y trouve que des itinéraires, sommaires ancêtres des routiers de la fin du Moyen Age chrétien, énumérant les étapes maritimes que pouvaient utiliser les navires le long des littoraux musulmans sans en évoquer la spécificité. La pauvreté technique des sources arabes en matière de navigation ne permet pas non plus de se prononcer *a priori* sur une quelconque différence entre les bateaux de la Méditerranée et ceux de l'Atlantique et, à l'heure actuelle, nos connaissances sur l'architecture navale médiévale des musulmans d'Occident n'alimentent guère le débat. En revanche, les récits d'expéditions navales d'ordre militaire et commercial sont plus explicites.

De nombreux exemples montrent, sans aucune ambiguïté, que les navires utilisés par les marins du monde musulman en Méditerranée et sur l'Atlantique étaient les mêmes, malgré les changements de houle, de vents ou de marée. Ces exemples proviennent, entre autres, d'études sur la Méditerranée. S. D. Goitein indique la fréquence et la régularité des relations directes entre Séville et les ports méditerranéens de Tripoli, Alexandrie et autres. Il ajoute que nombre des navires utilisés pour les trajets trans-méditerranéens avaient été construits à Séville[3]. Les propos des géographes confirment largement la fréquence de ces voyages entre ports atlantiques et méditerranéens, de même que des *fatwâ* comme celle évoquant le trajet d'un navire d'Azemmour à Malaga et retour[4]. Pour les flottes de guerre, les faits sont encore plus clairs. En 914, pour étoffer son nouvel arsenal d'Algeciras, l'Omeyyade 'Abd al-Raḥmân III fit venir navires et équipages des ports situés entre Séville et Malaga[5]. En 971, l'amiral 'Abd al-Raḥmân ibn al-Rumâḥis partit d'Almeria avec sa flotte, rejoignit celle qui était armée à Séville et patrouilla le long des côtes portugaises pour intercepter les bateaux vikings[6]. Au XIIe siècle, les Banû Maymûn utilisèrent les navires de Séville et ceux d'Almeria pour entreprendre des razzias en Méditerranée et en Galice[7]. A l'époque almohade, les arsenaux méditerranéens et de l'Atlantique, la Ma'mûra en tête, fournissaient des unités navales pour les combats de l'Atlantique aussi bien que pour les expéditions méditerranéennes : le passage par le détroit de Gibraltar, de la mer à l'océan et de l'Atlantique à la Méditerranée, est systématique à toutes les époques. Ce fait s'explique probablement par une navigation sur l'océan qui restait près des côtes et n'était que rarement hauturière.

Les fleuves sont un prolongement naturel et important de la vie maritime. Si les cours d'eau de la Méditerranée offrent rarement la possibilité de les remonter loin en amont, ce n'est pas le cas de ceux de la façade atlantique, tant en Europe qu'en Afrique. D'une manière générale, les conditions de navigabilité fluviale se sont considérablement modifiées depuis le Moyen Age. Outre les variations des niveaux de l'eau, des cours et des littoraux à la suite de modifications d'ordre topographique et morphologique[8], l'homme a considérablement changé les possibilités offertes par la nature.

On a du mal à imaginer aujourd'hui que certains cours d'eau de la région de Velez-Malaga aient pu servir à transporter, par portage, des quantités de troncs d'arbre pour la charpente et la construction navale ou que les navires musulmans et croisés en 1189 aient pu, régulièrement, remonter le rio Arade jusqu'à la hauteur de la cité de Silves pour faire du commerce ou assiéger la ville. Nombre de petits cours d'eau côtiers permettaient à des villes « intérieures » de posséder des flottes avec accès direct à la mer, comme Leiria au Portugal par le rio Liz[9] ou bien al-Baṣra reliée à l'océan par le wâdî Lukkus. Même non navigables, les cours d'eau servaient fréquemment, comme à Qsar el-Seghîr, d'abris et de ports.

Les raisons expliquant cette situation étaient parfois d'ordre physique. L'embouchure du bras de mer de Cadix à la hauteur de Sancti Petri, le cordon littoral à l'embouchure du Guadalquivir, la fermeture progressive du rio Vouga et de la « baie » d'Aveiro ou encore l'envasement progressif de la lagune de Moulay Bou Sâlim se modifiant rapidement sous l'effet des courants illustrent un premier ensemble de mutations. La montée des eaux est un autre phénomène notable : à Denia, Saltes ou Faro des structures portuaires sont actuellement sous le niveau moyen de l'eau. De nombreux fleuves ont vu leur lit se modifier, particulièrement dans les régions d'embouchure : le Guadalquivir, mais également l'estuaire du Tage ou le Lukkus ont subi de tels changements, de même que de petits fleuves côtiers du Rif par exemple.

L'intervention humaine semble toutefois expliquer la majeure partie de ces variations. A long terme, la déforestation est visible dans les régions littorales : la Ma'mûra à l'embouchure du rio Sebou, les pinèdes côtières d'Algarve, les forêts de la région de Malaga, d'Alentejo le long du Guadiana ont pu modifier l'environnement des fleuves. Depuis le XIX[e] siècle et surtout le XX[e], le pompage intensif des eaux à usage agricole, industriel et touristique, la construction des barrages ont fait considérablement baisser le niveau des eaux fluviales.

Les conditions économiques ont également modifié profondément les possibilités de navigation : des fleuves comme le Douro, le Mondego, le Tage, le Sado, le Guadiana, le Guadalquivir ou l'Èbre étaient jadis plus fréquentés par des embarcations à des fins

commerciales, jusqu'à des villes intérieures comme Mertola, Alcantára, Lamego. En fin de compte, l'Occident de l'Andalus était très largement pénétré depuis l'océan Atlantique par les voies fluviales : à l'exception de certaines parties de l'Alentejo et de la Serra de Estrela, ces terres étaient dans l'ensemble à moins de deux jours (pour une moyenne de 30 à 50 kilomètres par jour) d'un cours d'eau navigable menant directement à l'océan. De même, le Nord du Maghreb occidental jusqu'au Bou Regreg était largement sillonné de cours d'eau fréquentés par des navires au cours du Moyen Age. Léon l'Africain regrettait, au XVIe siècle, le manque d'énergie des riverains du Sebou qui avaient abandonné les possibilités de transport des céréales offertes par le fleuve[10].

Des fleuves même modestes avaient d'autres usages essentiels pour la vie économique des littoraux. Ainsi, l'étude archéologique menée dans la région côtière du Rif rend compte de l'importance de certains sites fluviaux ouvrant sur la mer : Badîs ou Mastâsa sur la rive même, Nakûr en retrait sont quelques-uns de ces habitats qui utilisaient les cours d'eau comme moyens de liaison avec l'intérieur, d'accès difficile dans un relief très accidenté, tandis que la Méditerranée s'avérait être le moyen le plus pratique des relations d'ouest en est[11]. La mise en valeur des vallées fluviales pour l'essor du commerce maritime se retrouve également dans les régions centrales du Maghreb, en particulier pour les vallées de la Moulouya, du Tafna ou du Cheliff. Les cours torrentiels du Levant espagnol permettaient de drainer les richesses des massifs en retrait, tels les rios Segura et Jucar dont al-Idrîsî décrit le rôle pour le portage des pins vers Denia et Valence[12]. De même, les cours d'eau situés au sud du Maghreb occidental et, plus particulièrement, ceux du Sous, du wâdî Mâssa et du wâdî Nûl, non pérennes, formaient l'axe de développement des cultures que les Berbères exportaient en partie, par les escales de l'océan, à Qûz, Mâssa et à l'embouchure du Nûl. Partout dans l'Occident musulman, le pouvoir de pénétration, vers l'intérieur, des navires venus de l'océan Atlantique prolongeait, grâce aux fleuves, l'intérêt de la navigation maritime dans cette zone.

2 – LES MOUILLAGES ET LES MODES DE VOYAGE

Les géographes arabes occidentaux avaient pour tradition de rapporter les détails des principaux itinéraires qu'ils avaient eux-mêmes empruntés ou bien fait décrire par des enquêteurs ou encore repris à des ouvrages précédents. Nous savons qu'Ibn Ḥawqal et al-Idrîsî visitèrent un certain nombre des lieux concernés ; al-Bakrî utilisa les relations d'Ibn al-Warrâq, faites à la demande du maire du palais al-Manṣûr à l'époque omeyyade, ainsi que les notations des auteurs ayant écrit sur ces régions comme al-Râzî, Ibn Ḥayyân ou, souvent, al-'Udhrî. Aucun ne négligea deux sources habituelles : les écrits des antiques, Ptolémée et Orose en tête, et ceux des Orientaux comme al-Ya'qûbî ou al-Mas'ûdî. En plus, ces mêmes géographes citaient, pour le domaine maritime, des récits de voyageurs comme celui du Tortosan du Xe siècle Ibrâhîm ibn Ya'qûb ou, pour l'itinéraire marin du Maghreb occidental chez al-Bakrî, celui de Mu'min ibn Yûmar al-Ḥawwârî[13]. Comme l'a noté C. E. Dubler pour les itinéraires convergeant vers Saint-Jacques de Compostelle, al-Idrîsî disposait d'informations émanant de marins qui connaissaient bien les routes et les abris. Ces sources de renseignements expliquent que les auteurs aient consacré des paragraphes spécifiques aux trajets maritimes *(ṭarîq fî l-mâ')* indépendamment des trajets par terre *(ṭarîq fî l-barr)*. Certains passages montrent bien l'origine sérieuse des informations :

> Le ribat de Qûz, situé sur l'océan environnant, sert de port à Aghmât. Les navires y arrivent de tous les pays ; mais ils ne peuvent reprendre la mer que dans la saison des pluies, lorsque le ciel est obscurci et l'atmosphère brumeuse. Alors s'élève un vent de terre qui leur est parfaitement favorable et qui, s'il continue, les porte hors de danger. Au contraire, si le ciel est clair et l'atmosphère pure, le vent de mer souffle, du côté de l'Occident, et soulève des vagues assez grosses pour pousser le navire vers les plages du désert. Avec un tel vent, il est rare qu'un navire parvienne à se sauver[14].

Finalement, nous possédons une liste importante des mouillages situés sur les littoraux musulmans de l'Occident, particulièrement grâce au deuxième ouvrage connu d'al-Idrîsî qui dresse la liste des itinéraires détaillés de l'Andalus[15]. L'œuvre maîtresse du

même géographe, consacrée à la description des cités et de leur territoire, complète largement nos connaissances. Les itinéraires proprement marins ainsi énumérés permettent de parcourir toutes les côtes de l'Andalus. En partant de Barcelone, une première séquence donne la liste des mouillages jusqu'à Algeciras, avec cinquante six abris sur une distance approximative de 1230 kilomètres en suivant la côte. D'Algeciras à Sintra, au nord de Lisbonne, une deuxième séquence donne une liste de vingt cinq mouillages, sur une distance approximative de 800 kilomètres. Il convient d'y ajouter les étapes fluviales utilisées pour atteindre les ports de l'intérieur : sept étapes fluviales *(ṭarîq al-nahr)* à partir de l'embouchure du Guadalquivir par exemple, depuis Trebujena jusqu'à Séville. En revanche, l'auteur sicilien n'indique aucun arrêt intermédiaire entre Mertola, dernier port accessible par la mer et le Guadiana, et l'embouchure du fleuve. Il signale dans son autre ouvrage les liaisons régulières entre Santarém et Lisbonne, appuyant l'hypothèse d'une activité portuaire non négligeable développée à partir de cette cité sur le Tage[16].

D'autres mouillages apparaissent ailleurs ; par exemple, la zone de la côte d'Alentejo entre le cap Saint-Vincent et l'embouchure du Sado, non couverte par al-Idrîsî, mais un peu mieux connue grâce à Yâqût[17], aux sources biographiques[18] et aux écrits chrétiens de la reconquête ainsi qu'au matériel archéologique dont l'étude approfondie reste à faire, offrait comme abris les mouillages d'Arrifana, d'Odemira et de Sines. C'est donc près d'une centaine de mouillages répertoriés mais pas toujours bien situés, sur plus de deux mille kilomètres de distance, qui permettaient aux navires musulmans et autres de parcourir le trajet compris entre l'Èbre et le Tage *via* le détroit de Gibraltar.

Pour la côte méditerranéenne du Maghreb, en plus des indications dues à des géographes arabes comme Ibn Sa'îd ou l'anonyme de l'*Istibṣâr*, des données plus précises sont fournies par al-Bakrî et par le *Nuzhat* d'al-Idrîsî. Là encore, la fréquence des mouillages utilisables par les marins permettait des voyages de courte durée. Sur la distance d'Alger à Ceuta, al-Bakrî donne une liste d'une quarantaine de mouillages, ajoutant, pour la zone située entre Ténès et Marsâ 'Ayn Farrûj (Mers el-Ḥadjad), qu'il existait plusieurs autres

havres qu'il ne cite pas[19]. Sans être aussi précises, les données fournies par al-Idrîsî indiquent l'absence d'étapes supérieures à une centaine de kilomètres, ce qui correspondait à peu près à une journée de navigation dans des conditions normales. Là encore, la localisation des mouillages est très irrégulière : la zone du Rif offrait des abris environ tous les quinze kilomètres, alors que de Targha à Ceuta ils étaient beaucoup plus rares (wâdî Law). Plus à l'est, les régions des Traras (Hunayn, Arshqûl), d'Oran et d'Alger offraient également une grande densité d'abris. Ainsi, entre Sidi-Ferruch et Alger, distants d'une trentaine de kilomètres, al-Bakrî cite trois mouillages, Anfu al-qanâṭir, Marsâ al-dhubbân et Marsâ Janâbiya[20]. Outre les facteurs physiques, à ne pas négliger, le nombre des ports, simples rades ou zones de commerce actif, est à mettre en relation avec les États qui les firent prospérer : dans la région du Rif, ce sont les ports de Nakûr (al-Mazamma, Badîs) qui furent longtemps les plus actifs, alors que dans la région du Ghomara, au-delà du port idrisside de Tigisâs, ce sont les ports du détroit (Ceuta, Tanger) ou ceux qui étaient ouverts sur l'Atlantique (Arzila, Tushummush, al-Baṣra) qui connurent le meilleur développement. Arshqûl, Asâlan puis Hunayn furent les principaux débouchés de Tlemcen et sa région après la période rostémide, avec Oran ouvert comme Ténès à la Méditerranée par les marins de l'Andalus.

Sur le versant atlantique, c'est également dans l'ouvrage d'al-Bakrî que l'on trouve les mentions des escales qui permettaient aux navires d'atteindre le point ultime touché par les navigateurs musulmans, au seuil du Sahara sur le wâdî Nûl. Le fait qu'al-Bakrî soit le premier à mentionner cette descente des navires si loin au sud[21] ne tient pas seulement à un déficit d'informations, mais également à la date à laquelle marins et marchands auraient progressé dans cette direction. Du reste, al-Idrîsî s'en fait l'écho :

> Safi était, dans le passé, le dernier port auquel parvenaient les navires. Aujourd'hui, ils le dépassent de quatre étapes *(majrâ)*[22].

C'est à partir de l'époque du califat omeyyade que commencèrent les relations régulières vers le sud et celles-ci se développèrent plus intensément avec les Almoravides[23]. Là encore les distances les plus grandes entre deux escales ne dépassent pas la centaine de

kilomètres. De même, la trentaine d'escales annoncées, de Ceuta à Nûl, sur environ 1 100 kilomètres s'établit de manière irrégulière. L'étude menée par R. Montagne sur ces mouillages a montré le lien entre leur fréquence et les possibilités offertes par une côte souvent hostile[24]. Toutefois, là encore, des facteurs économiques apparaissent nettement, à la lumière de l'évolution politique régionale. On a vu que la période idrisside avait donné aux ports du Nord marocain sur l'Atlantique un rôle déterminant. Plus tard, l'unification de cette zone sous l'impulsion des Almoravides, réduisant la césure entre la région nord à partir de Salé et la région sud, occupée par les Barghawâtas, puis l'impulsion donnée aux activités navales par les Almohades apportèrent aux ports de la région un dynamisme particulier : alors Salé, Safi et, nouvellement, Azemmour acquirent un rôle maritime non négligeable. De même, la montée en puissance des tribus berbères peuplant les régions du Sous, depuis Târudant, ou bien celles du Tansift depuis Aghmât puis Marrakech à partir de 1062 ainsi que la mise en valeur agricole des plaines littorales avaient incité les marins du Nord, andalous et maghrébins, à venir s'approvisionner dans des escales comme Nûl, Mâssa, Amaghdûl ou Qûz. Cet ensemble de circonstances favorables explique, à partir du X^e siècle, l'émergence d'un réseau de mouillages ayant permis au cabotage, la bonne saison venue, de se développer suffisamment pour rendre rentable l'acheminement de produits courants comme les céréales ou le bétail jusqu'en Méditerranée ou en Andalus.

La présence d'une trame serrée de mouillages le long des façades maritimes musulmanes d'Occident ne suffit pas à renseigner sur les modes de voyage maritime. Il serait, par exemple, erroné de penser, du fait de la présence d'abris suffisamment rapprochés, que la navigation musulmane se résumait à un cabotage et que tous les marins suivaient systématiquement le rivage.

Plusieurs termes servaient aux géographes arabes à désigner les distances franchies par les navires. Le mot spécifique était celui de ***majrâ*** pl. ***majâr*** désignant naguère la distance journalière parcourue par un dromadaire dans le désert[25], devenu l'étape journalière maritime par opposition à l'étape journalière terrestre ***marḥala*** pl. ***marâḥil*** ou ***barîd***. Les problèmes que pose la métrologie des auteurs

médiévaux arabes rendent difficiles d'en donner une estimation précise, d'autant plus que les auteurs eux-mêmes se contredisent, utilisent plusieurs mesures différentes et que les unités telles que l'empan *(shabr)*, la coudée *(dhirâ')* et le mille surtout ont reçu des valeurs différentes selon les textes[26]. De ce fait, l'étape maritime, donnée variable chez les auteurs arabes eux-mêmes selon, probablement, les conditions de navigation, pouvait varier de 80 à 150 kilomètres environ. Les mêmes auteurs employaient de manière plus souple le terme de *yawm* pl. *ayyâm*, la journée de voyage qui était, pour un marin, la donnée importante. Deux mesures, le parasange ou *farsakh* de 4 260 mètres et le mille (de 1 460 à 2 000 mètres) étaient par ailleurs surtout utilisées, le premier, pour les grandes distances, le second, pour les trajets brefs.

L'un des rares enseignements que l'on puisse tirer de ces évaluations, étant donné les variations subies par les littoraux et les incertitudes des sources, reste la constatation déjà faite qu'une succession d'abris évitait au voyageur, dans la région occidentale au moins, de dépasser une journée de navigation sans pouvoir s'arrêter. Ainsi, beaucoup de manières de voyager étaient possibles.

Ces habitudes de navigation n'empêchaient pas les trajets à longue distance : Sara la Gothe, petite-fille de roi wisigoth, voulant faire valoir ses droits sur les propriétés reçues de Mûsâ ibn Nuṣayr au moment de la conquête arabe, préféra faire armer un navire à Séville pour aller parler de vive voix au calife Hishâm, parce que c'était le moyen le plus rapide de voyager[27]. Il a déjà été question plus haut des expéditions maritimes des « Maures » et des « Sarrasins » vers l'Italie, le Midi français ou les îles méditerranéennes. De manière plus systématique, nous retrouvons des trajets marchands en ligne directe entre Occident et Orient musulmans, qu'organisaient chaque année des armateurs professionnels, Sévillans, Almeriens, Siciliens, Ifrîqiyens ou Égyptiens ; les lignes principales reliant l'Andalus à l'Orient prévoyaient comme étapes, aux XIe-XIIIe siècles, Alexandrie, Tripoli, l'Andalus et retour ou bien les navires faisaient escale en Ifriqya, à Tunis en général[28]. Dans la zone occidentale, plusieurs trajets à longue distance ont déjà été cités, comme ceux qui joignaient Azemmour à Malaga. Al-Bakrî donne les temps de trajet entre les ports maghrébins et ceux de l'Anda-

lus : le voyage menant de Cherchell à Moraira durait, en moyenne, cinq jours et demi ; celui d'Oran à Ashkûbiras nécessitait deux jours et demi, par exemple[29]. La traversée du bras de mer entre l'Andalus et les Baléares était un fait permanent et régulier, au moins depuis le début du Xe siècle : les produits les plus communs comme la céramique ou les brebis étaient ainsi acheminés[30]. Nous possédons aussi la trace de trajets effectués à un moment et pour un but précis : c'était le cas de nombreuses expéditions militaires montrant tous les itinéraires possibles, en longeant les côtes ou par traversée directe. Nous avons aussi des descriptions sommaires de voyages comme celui, en 1158, de l'envoyé de l'Almohade 'Abd al-Mu'min, qui s'appelait 'Abd al-Salâm al-Andalusî : il embarqua sur une galère *(qaṭî'a)* à Salé et mit quinze jours pour aller directement à Séville, de là à Cordoue, et revenir à Salé[31]. Dans les trajets les plus courants, plusieurs façons de naviguer pouvaient être adoptées : al-Idrîsî rapporte qu'entre Anfâ/Casablanca et Safi les navires voyageaient soit en suivant la côte et en pratiquant le cabotage (*taqwîran*, en courbe), soit en ligne directe en corde *(rûsiyya)*, selon les besoins et selon les possibilités offertes par l'embarcation ou le temps.

Il paraît donc difficile d'obtenir des indications correctes sur des temps de voyage qui nous sont signalés au compte-gouttes par les auteurs arabes et de manière hasardeuse en dehors des itinéraires dont toutefois la fiabilité demeure, on l'a vu, sujette à caution sur ce point. De plus, ignorant le plus souvent les étapes exactes du navire, on ne saurait établir des temps moyens de trajet, sinon pour une journée de navigation qui couvrait de 80 à 150 kilomètres. Pour les routes directes entre l'Occident et l'Orient méditerranéens par exemple, les données sont tout aussi floues : trente-six jours entre l'Andalus et la côte syrienne pour certains ; dans d'autres cas, on trouve des trajets de Tripoli de Libye à Séville en huit jours, de Ceuta à Salé en deux jours[32]. Il est inutile, ici, de rappeler que les dangers naturels ou humains étaient innombrables, provoquant des naufrages de manière courante ; dès le XIe siècle cependant, les juristes musulmans rappelaient qu'il était moins dangereux de voyager par mer que par terre, même sur un navire chrétien.

Toutes les formes de voyage étaient ainsi envisageables. Les limites techniques passaient par la qualité des navires. Là encore,

les informations sont rares et il est impossible de lier un type de voyage à des types de navires particuliers ; l'une des rares indications sur la taille minimale des navires cabotant d'une rive à l'autre, entre l'Andalus et le Maghreb, est fournie par al-Ḥimyarî indiquant que l'émir omeyyade 'Abd al-Raḥmân II faisait saisir et démolir les navires contrebandiers de plus de douze coudées, soit environ 6,70 m. à 8,50 m. selon les avis, pourvus d'une proue recourbée[33]. Cette mention évoque les possibilités très variées de circulation dans cette zone et pose le problème des saisons de voyage, *waqt al-safar* ou *fâta al-ibbân*, qui est simple pour la Méditerranée où le calendrier se divise en deux temps : la saison active durait en général d'avril-mai à septembre-octobre, le reste du temps étant saison morte. Les données sont moins simples sur l'Atlantique. Là, au sud du cap Spartel, il fallait tenir compte de facteurs particuliers : la houle du nord-ouest qui se lève en automne rendait l'abord des côtes jusqu'à l'Atlas (cap Cantin) très dangereux ; d'autre part, pour les navires s'aventurant au sud de ce point, il fallait attendre, pour s'en retourner, les vents capables de pousser les embarcations vers le nord (vents de terre ou *riyâḥ al-barriya*)[34], et la période se limitait pratiquement au mois de septembre. A ces impératifs de caractère saisonnier s'ajoutaient les recommandations faites au marin de ne pas s'aventurer sur mer certains jours particulièrement dangereux ou néfastes. Le *Calendrier de Cordoue* en donne des exemples : il mettait en garde contre les risques de la navigation au mois de mars (jusqu'au 11 avril) à cause du magnétisme ou bien contre certains vents et contre les marées d'équinoxe[35]. Ces indications montrent également l'importance du type d'embarcation utilisé.

3 – LES EMBARCATIONS

Nos moyens de connaissance des navires musulmans, si limités jusqu'à présent, commencent à s'étendre grâce à l'archéologie et, plus particulièrement, à l'archéologie sous-marine. Dans la zone méditerranéenne occidentale, des recherches ponctuelles le long des

côtes provençales et plus systématiques depuis quelques années en Espagne permettent d'espérer de sérieux progrès[36]. L'autre piste prometteuse est celle des représentations de navires sur les céramiques et sous forme de graffitis[37], qui remontent au moins au XIIe siècle dans cette zone occidentale.

Néanmoins, et même si de nombreuses études ont été menées sur ce point, le vocabulaire des navires et l'analyse des types concernés constituent un domaine incomplet et obscur[38] en raison de l'imprécision de textes anciens et de leurs données inégales selon les époques et les zones. On constate, par exemple, une richesse plus grande des termes connus dans la zone orientale, pour les navires égyptiens notamment, sans bien savoir si le fait tient à l'information elle-même ou bien à l'état actuel des recherches. De même, le vocabulaire touchant les embarcations est plus abondant dans des ouvrages tardifs pour notre période, spécialement du XIVe siècle, au moment où l'architecture navale avait évolué de manière importante : or il serait imprudent de se référer à des auteurs comme Ibn al-Khaṭîb ou Ibn Khaldoun pour connaître les types de navires des périodes antérieures. De même, le vocabulaire oriental peut être différent de celui que l'on utilisait dans la Méditerranée occidentale : Ibn Ḥayyân ou Ibn 'Idhârî faisaient, semble-t-il, déjà la distinction en parlant de navires occidentaux *(marâkib gharbiya)* ou de navires orientaux *(marâkib sharqiya)* lorsqu'ils s'intéressaient au type du navire et non à son port d'origine[39].

Les quelques représentations de navires que l'on possède sur céramique, grâce aux découvertes de pièces de Majorque à Pise et de pièces de Murcie, nous fournissent une image de quelques navires musulmans des plus courants. L'un des plats découverts à San Michele degli Scalsi à Pise, provenant de Majorque[40], montre deux embarcations de profil. La plus grande est un trois mâts à la proue ou *ṣadr*[41] recourbée formant une haute étrave en avant de la coque et à la poupe ou *'ajz* bombée surmontée de ce qui est probablement une tente en forme de « château ». Pour les mâts ou *ṣâr* pl. *ṣawârî*, le mât de trinquet[42], en proue, est très nettement incliné et le grand mât, droit ; le doute est permis pour le mât de misaine, en poupe. Les voiles ou *qil'* pl. *qulû'* semblent être ici le seul mode de propulsion, chaque mât supportant une antenne *(qarâ')* parallèle

à la coque et une voile « latine » à trois angles[43], par opposition à la voile carrée *(qil' murabba')*. Deux des pointes sont rattachées à l'antenne ; la troisième l'est traditionnellement au pied du mât, mais les cordages ou *ḥibâl* demeurent, ici, invisibles. La voile du mât de misaine est ferlée. Le gréement (*'udda* pl. *'udad*) est plus figuré que réaliste : étais et haubans sont indiqués par des lignes sinueuses ; seul le gréement du mât de misaine semble normalement tendu. En revanche les avirons latéraux *(miqdhafayn)*, moyens habituels de direction, n'apparaissent pas. L'embarcation située en dessous, beaucoup plus petite, laisse apercevoir en son état actuel huit rameurs (peut-être y en avait-il neuf) et le pilote ou *mu'allim*, debout, tenant le long aviron axial (*rijl* pl. *arjul*)[44] placé haut au-dessus d'une poupe recourbée au même titre que la proue terminée en pointe. Le système de propulsion est double avec un mât droit central portant la voile triangulaire et les rames ou *miqdhaf* pl. *maqâdhif*. Une autre représentation[45] de même origine et même époque, figurant aussi sur un plat, montre une embarcation dont la coque est totalement stylisée sous la forme d'une arcade, avec poupe et proue hautes et largement recourbées. C'est une barque à un mât et à voile triangulaire dont on voit le hauban rattachant la troisième pointe au bas du mât. Deux hommes constituent l'équipage (*râkib* pl. *rukkâb*) et celui de l'arrière semble tenir un filet (*shabaka* pl. *shibâk*) de pêcheur.

Cet ensemble iconographique, auquel se rattachent par leur genre les autres représentations de navires, offre des échantillons de navires de commerce musulmans. On peut y associer les découvertes de certaines épaves de Provence dont le chargement indique l'origine andalouse et laisse conclure à une datation ancienne, à l'époque du califat omeyyade et vers le milieu du x^{e} siècle[46]. La pointe d'Agay protège deux embarcations : l'une de huit à dix mètres, l'autre de vingt à vingt cinq mètres de long et de sept mètres de largeur. L'épave mesurable du Batéguier est de même dimension (vingt mètres sur six). L'état de la quille du petit bateau d'Agay, le maintien en place de varangues et la découverte d'éléments du bordé ont permis de comprendre certaines caractéristiques de la charpente maritime de ce moment : on pratiquait notamment la technique de la « construction sur squelette » qui

avait remplacé, à la fin de l'Empire romain ou au début de l'époque byzantine, la technique de la « coque première » ; le squelette constitué par la quille, l'étrave et les varangues était assemblé au préalable pour recevoir les planches du bordé de bas en haut. L'emploi d'une grande qualité de clous à pointe perdue se retrouve dans l'assemblage des éléments de la quille. Ces observations sont corroborées par les propos d'un juriste de Malaga au XIIIe siècle, al-Saqaṭî, qui indique l'usage d'une grande quantité de clous (*mismâr* et *taqrîṭ*), mais aussi de goudron *(qiṭrân)* et de poix *(zift)* pour le calfatage[47] : les bordages de tous les navires musulmans, comme ceux du reste de la Méditerranée, étaient cloués et assemblés à « franc-bord », à la différence des bordages des navires de l'Atlantique nord, assemblés à « clins » « comme les tuiles d'un toit »[48]. L'assemblage à « franc-bord » nécessitait un calfatage particulièrement soigneux pour un bois qui était essentiellement le pin *(ṣanawbar)*, mais aussi le cèdre *(arz)* du Rif, encore usité au XVIe siècle, et plusieurs espèces de chênes-verts *(shahballûṭ)* dont celui à glands doux de la Ma'mûra[49].

Les connaissances iconographiques et archéologiques sont difficiles à relier à des termes arabes. Tout juste peut-on associer les deux représentations du plat majorquin aux deux termes génériques utilisés pour les embarcations musulmanes médiévales en tout lieu et à toute époque : le navire par excellence était désigné par les termes *markab* pl. *marâkib* ou *safîna* pl. *sufun* ; l'embarcation de plus petite dimension était en général, mais pas toujours, désignée par le terme de *qârib* pl. *qawârib*. Comme sur les plats majorquains, les graffitis et les textes évoquent les voyages de convois où un gros navire navigue avec une barque que S. D. Goitein rend par le terme de « maidservant »[50]. Certains textes juridiques distinguent quelques espèces de navires, de manière à donner les précisions suffisantes dans le cadre d'un nolissement ; ainsi chez al-Jazîrî (mort en 1189), *shânî* ou galère, *kharrâq* et *dughayyaṣ* désignent des navires de haute mer et *zawraq* de petites embarcations[51].

Les termes figurant dans les sources arabes posent également le problème d'une spécialisation éventuelle entre navires de guerre et navires de commerce. Le vocabulaire se rapportant au commerce est le plus souvent formé de qualificatifs ajoutés aux termes génériques

marâkib al-baḥr ou *baḥriya*, *marâkib kabîra*, *kibâr* avec le sens de navires de [haute] mer[52], *al-marâkib al-ḥammala al-jâfiya*, les « lourds navires de transport »[53] ou, tout simplement, *markab al-tujjâr* c'est-à-dire « navire de marchands »[54]. La même utilisation se retrouve pour le mot *sufun*, surtout employé au pluriel comme *sufun al-liṭâf* ou navire « charmant », probablement « petit »[55]. Parfois, les deux termes *safîna* et *markab*, associés, semblent indiquer des embarcations différentes qualifiées de *safariya*, les « navires et bateaux de voyage »[56]. Toutefois, les mêmes termes désignaient aussi les navires allant combattre : « navires de haute mer » chez Ibn Ḥayyân, par exemple[57] ; al-Idrîsî employait l'expression « navires de transport » pour le commerce, tout comme Ibn Ḥayyân pour l'expédition militaire de 931 contre les côtes catalanes[58]. On pourrait faire le même constat pour le troisième terme générique, *qârib*[59], la « petite embarcation ».

Des questions se posent aussi pour des embarcations désignées par des termes *a priori* plus précis. Le mot *jafn* pl. *ajfân* ou *jufûn* est utilisé, chez les auteurs plutôt tardifs, comme terme générique pour le navire de guerre, tendance qui s'affirme à partir du XIVe siècle avec des auteurs andalous comme Ibn al-Khaṭîb ou l'anonyme du *Dhikr Bilâd al-Andalus*, mais il figurait déjà chez Ibn Jubayr et Ibn 'Idhârî avec ce sens[60] ; al-Bâdisî, parlant des navires chrétiens attaquant les côtes rifaines, les appelait *ajfân ḥarbiya* ou « de guerre » ; Ibn Abî Zar' parlait de *jafn ghazwî* ou « utilisé pour la razzia »[61]. Mais en Occident al-Zuhrî, au XIIe siècle, utilisait ce terme pour désigner ce qu'il considérait comme les plus gros transporteurs de commerce à « fond plat »[62] dans l'Andalus, au nombre de cent à Almeria où ils étaient les plus nombreux[63]. Le même auteur mentionne une embarcation qui semble spécifiquement réservée au commerce et, qui plus est, au transport des troncs sur les cours d'eau, la *jaliba* pl. *jalâ'ib* en usage dans la région de Murcie[64]. De même, al-Tâdilî utilise à plusieurs reprises des termes particuliers pour désigner des transports maritimes entre Azemmour et Ceuta, au début du XIIIe siècle.

Pour le vocabulaire de la guerre, il en va de même et les termes complétant les mots génériques précisent parfois l'utilisation du navire. « Navire de guerre » revient le plus souvent ; al-'Udhrî

l'utilise pour décrire les expéditions des Banû al-Rumâḥis parties d'Almeria durant les années 930-940[65]. L'expression plaît aux auteurs du XIe siècle puisque Ibn Ḥayyân et al-Bakrî usent du même terme[66]. Quelques noms semblent désigner des navires de guerre plus ou moins spécialisés. *Ghurâb* pl. *ghirbân* et *qaṭî'a* pl. *qaṭâ'i'* indiquent en général un « navire de course » à voile et à rames, pouvant compter jusqu'à 140 rameurs en Égypte selon l'auteur égyptien de la fin du XIIe siècle, Ibn Mammâtî[67], jusqu'à 180 à l'époque mérinide, mais pour la traversée du détroit essentiellement[68]. Ibn Ḥayyân désigne ainsi les navires types de la guerre de course[69]. Toutefois, rien ne nous dit que ces navires ne pouvaient également servir à des fins commerciales comme le souligne S. D. Goitein[70]. Une fonction à peu près similaire est donnée au navire appelé *shînî* ou *shawna* pl. *shawânî*, le « navire de guerre » par excellence chez Ibn Khallikân, auteur oriental du XIIIe siècle, parlant des vaisseaux de guerre construits par Yûsuf ibn Tâshfîn ; le sens se retrouve chez l'auteur almohade al-Baydaq pour nommer le vaisseau amiral de 'Alî ibn 'Isâ ibn Maymûn et, plus généralement, chez d'autres auteurs comme Ibn Ḥayyân, al-'Udhrî ou Ibn Bassâm[71]. Le *qarqar* pl. *qarâqir* pose davantage de problèmes, car s'il désigne chez les auteurs orientaux un transporteur utilisé par des marchands, al-Zuhrî appelle ainsi le navire de guerre viking dont il donne quelques caractéristiques. Or l'auteur est bien renseigné puisqu'il mentionne des navires chrétiens faisant la course en employant les termes appropriés : *bayyûniyât* de Bayonne et *shayâṭîn* pisans considérés par lui comme équivalant aux *ghirbân* et aux *qaṭâ'i'* musulmans[72].

Parfois, en précisant les fonctions, les textes apportent une précision plus grande. Le cas le plus net est celui du navire porteur du feu grégeois et appelé *ḥarrâqa* pl. *ḥarrâqât* ou *ḥarârîq* dont parle Ibn Ḥayyân en indiquant que l'expédition de 935 comprenait « vingt *ḥarrâqât*, [*navires*] dans lesquels [*il y avait*] le *nafṭ* et le matériel de mer *(al-âlât al-baḥriyya)* », ce qui confirme les propos d'Ibn al-Qûṭiya qui, à propos de l'installation de l'arsenal de Séville, différenciait clairement le matériel du feu grégeois de l'embarcation proprement dite[73]. Un autre navire destiné à l'exploration des côtes, sorte de navire éclaireur, le *fattâsh*, ne peut pas être asso-

cié à un type de navire particulier quant à sa forme ou à sa structure[74]. Les termes, censés être plus « techniques » n'apportent en fait aucune réponse à la question de la spécialisation des navires de guerre ou de commerce.

Il semble, pour les navires à feu grégeois, que ce soit le matériel embarqué qui fasse du navire un bateau de guerre particulièrement chargé de cette fonction guerrière avec l'aide d'un personnel entraîné. Ibn Ḥayyân, le plus précis une fois encore, indique que, lorsque le calife omeyyade 'Abd al-Raḥmân III concentra à Algeciras l'essentiel de la flotte, il fit venir, de tous les ports en son pouvoir, les navires, les équipages et, avec ces derniers, leur équipement ou *shaḥn*, le gréement, des armes *(aṣliḥa)*, le matériel de la guerre navale *(âlât ḥarb al-baḥr)* et le feu grégois. Dans un autre endroit, à propos de l'expédition de 935 contre les « Francs », il est plus explicite encore, parlant de navires « légers renforcés [*pour l'attaque*] » ou *khafâ'if muqawwât*[75]. Rappelons que, dans les rares et sommaires descriptions d'arsenaux, les auteurs comme al-'Udhrî séparent la partie où l'on tirait les navires au sec, sur des rampes, et celle où l'on entreposait le matériel ; de même, nous savons que ces mêmes navires, lorsqu'il n'y avait pas d'expédition navale, étaient loués à des particuliers afin de faire du commerce[76]. Tous ces éléments permettent une hypothèse pouvant en partie expliquer le manque de rigueur observé dans la terminologie des auteurs arabes, au moins avant le XIVe siècle, à savoir que les embarcations construites étaient utilisées aussi bien pour le commerce que pour la guerre, les navires les plus rapides et les plus maniables *(ghurbân, shînî)* étant préférés pour la guerre de course. C'est probablement le matériel monté à bord avec les armes des soldats et les armes particulièrement affectées aux opérations navales qui donnaient au navire sa fonction militaire. Parfois cette confusion était peu rentable : Ibn Bassâm décrivit le grand bateau de commerce du prince sévillan al-Mu'tamid en 1083 comme « solide, large de pont, semblable à un château sur les eaux » ; or ce navire fut utilisé au siège de Ceuta par Yûsuf ibn Tâshfîn à des fins militaires et il coula rapidement, malgré sa taille[77]. Il est donc probable que certains bateaux comme le trois mâts peint sur le plat majorquin étaient affectés au commerce plutôt qu'à d'autres fonctions, mais qu'en revanche, au

moins avant le XIV^e siècle, il n'existait pas d'architecture navale spécifique à la fonction de guerre. Du reste, la description des expéditions militaires montre l'extrême rareté des combats navals proprement dits et, au contraire, l'utilisation des navires pour transporter les combattants et les armes destinés aux razzias ou aux expéditions plus importantes. Pour cette raison nombre d'auteurs musulmans, à commencer par al-Idrîsî, ont préféré parler d'escadres ou *usṭûl* pl. *asâṭîl*, terme général dont al-Mas'ûdî disait, au X^e siècle, qu'il désignait, comme le grec *stolos* dont il venait, une escadre militaire[78]. Les convois commerciaux étaient plutôt désignés par le terme *iqlâ'ât*.

Une autre interrogation concerne les aires d'influence de la construction navale, qu'il est impossible d'établir avec précision en l'absence de données archéologiques. Il est seulement probable que des frontières en ce domaine aient coïncidé avec celles qui séparaient les mondes chrétien et musulman. Si al-Zuhrî, par exemple, différenciait, par des termes distincts, les navires chrétiens et musulmans, il allait au-delà en indiquant la spécificité architecturale des embarcations de « Bayonne ». Les études sur l'essor de la flotte de Galice et du Portugal, à partir du XII^e siècle essentiellement, montrent que ces marines se développèrent en relation avec les régions nordiques ou méditerranéennes chrétiennes, sans liens apparents avec le Sud atlantique de l'Andalus[79]. Au contraire, les navires musulmans naviguant sur les deux mers étaient les mêmes et les conceptions architecturales comme les marins étaient également les mêmes de part et d'autre du détroit de Gibraltar. Nous avons ainsi des indications sur les relations entre charpentiers méditerranéens : al-Jâḥiẓ, un des premiers grands prosateurs arabes (mort en 869), affirmait déjà que les Arabes furent à l'origine, dès le VIII^e siècle, de la diffusion, dans le golfe Arabo-Persique, de la technique du clouage et du calfatage au détriment du navire « cousu »[80]. Avec l'essor de la marine omeyyade dès l'époque des conquêtes, un courant d'influences byzantines se manifesta selon L. Torres Balbás, en particulier dans la construction des arsenaux, mais aussi des navires[81]. Des courants similaires existaient sur le plan juridique et touchaient la diffusion des codes maritimes.

Les liens commerciaux permanents entre l'Orient et l'Occident musulman expliquent les traces de voyages d'ouvriers charpentiers

de la marine : des charpentiers coptes furent tôt engagés en Ifriqya, plaque tournante de l'activité maritime musulmane en Méditerranée. Toutefois, à partir du XIe siècle, le courant semble s'être inversé et l'Occident est à la base des initiatives : au XIIe siècle, ce sont des charpentiers siciliens, peut-être chrétiens, qui sont engagés par les Égyptiens[82]. A la même époque, les Égyptiens achetaient des navires construits par les charpentiers de l'Andalus, parce que ces derniers savaient les faire particulièrement grands[83]. De même, on trouve mention d'un Andalou, Ḥâkim Abû l-Ṣalât ibn 'Abd al-'Azîz, qui fut engagé en 1116-1117 par les Égyptiens pour renflouer un navire coulé. Malgré son échec, il semble que les Andalous aient été considérés comme spécialistes de la chose[84]. De tels propos recoupent ceux qui évoquent les progrès des dimensions des navires, décelables au XIe siècle dans les émirats de la péninsule Ibérique comme l'atteste ce grand navire construit à Séville par al-Mu'tamid pour commercer vers Tanger et l'Atlantique, celui qui évoque peut-être la représentation du trois mâts figurant sur un plat majorquin en céramique. Le « progrès » ainsi réalisé n'était pas comparable à ceux que connaîtront, aux XIVe et XVe siècles, le gréement, la voilure, la structure, l'accastillage et, bien sûr, le mode de direction du navire. Sur ce dernier point, il serait possible que la connaissance de l'étambot ait précédé la fin de la période almohade, mais rien ne permet de l'affirmer[85]. De même, pour le calcul de la taille des navires musulmans, nous ne disposons, en dehors de quelques chiffres de rameurs ou de passagers, d'aucune mesure autre que celle des épaves du Xe siècle citées plus haut. Les chiffres de passagers provenant de la Geniza du Caire donne des navires capables de transporter, au XIIe siècle, entre quatre et cinq cents passagers chacun. C'était le cas, en particulier, d'un navire sévillan assurant la liaison directe avec Tripoli de Libye et Alexandrie[86]. Les chiffres recevables pour les navires de guerre de l'époque du califat omeyyade, dans les années 930, étaient selon Ibn Ḥayyân, d'environ cent cinquante à deux cents personnes transportées[87]. Est-ce là l'échelle des progrès accomplis entre le Xe et le XIIe siècle ? On ne saurait le certifier.

D'autres améliorations techniques et scientifiques, selon J. Vernet, sont encore à considérer, qui touchaient les portulans et cartes

nautiques, le tracé des méridiens par al-Idrîsî et Ibn Sa'îd, voire, peut-être, la boussole aux XII^e^-XIII^e^ siècles[118]. En revanche, l'Occident musulman ne connaissait pas les cartes graduées en latitudes et longitudes et n'aurait guère utilisé la navigation astronomique avant l'époque des Nasrides et des Mérinides. Les progrès à cet égard venaient, de toute manière, de l'Orient et, plus singulièrement, de l'océan Indien, suivant la voie que de nombreuses « modes maritimes » avaient déjà empruntées dans les deux sens car les informations circulaient entre les extrêmes du monde musulman. Une autre observation à faire, dans le sens de ce qu'indique J. Vernet, concerne le plus important avantage concédé par les musulmans aux chrétiens en matière de navigation, à savoir la connaissance des routes vers l'Afrique méridionale, avec tous leurs pièges ; ce savoir, expliquant l'emploi de pilotes musulmans par les Portugais, venait probablement de longues habitudes de naviguer contractées depuis le X^e^ siècle plutôt que de l'emploi de techniques nouvelles. Une évolution survenue dans les régions côtières de l'Afrique et de l'Andalus et due à l'impulsion des populations placées sous l'autorité musulmane marqua en tout cas la navigation avant d'affecter la vie portuaire et l'activité urbaine.

Chapitre VII

MARINS ET ÉQUIPAGES

Au-delà d'une terminologie souvent incomplète pour l'Occident avant les XIV[e] et XV[e] siècles, il est difficile de percer, dans les sources officielles ou dans les écrits géographiques peu concernés par la vie de communautés secondaires à leurs yeux, la réalité de ce que l'on appelle, dans les ports occidentaux, une société de marins[1]. Pourtant, divers propos laissent à penser que les membres des équipages militaires ou ceux des navires marchands, les mêmes la plupart du temps, appartenaient à un milieu faisant preuve d'une certaine cohésion et, au moins par nécessité, d'une certaine solidarité.

1 – UNE SOCIÉTÉ DE MARINS

Des allusions aux formes de cohésion sociale liées aux métiers de la mer apparaissent dans les textes traitant des deux premiers siècles de l'islam occidental, période pendant laquelle l'acculturation sociale n'avait pas encore coulé dans le même moule les « ethnies » de l'Andalus et du Maghreb.

Selon P. Guichard, la distinction que les sources carolingiennes faisaient entre *mauri* et *sarraceni* pour désigner les premiers pirates musulmans installés sur la côte de Catalogne à partir de 798 rend compte de l'existence de groupes spécifiques dans ce milieu. Les *mauri* désignaient des Berbères et nous retrouvons sur les côtes du Maghreb des tribus dont l'existence était largement liée à la vie maritime : ces clans ayant hérité de traditions de l'époque byzan-

tine ou romaine auraient été les premiers à lancer des assauts contre le domaine carolingien, en particulier vers les côtes provençales et l'Italie[2]. Il convient, dans la zone occidentale du Maghreb, d'associer cette tradition maritime de l'ancienne Maurétanie romaine au dynamisme des émirats de Nakûr dont la prospérité était intimement liée à la navigation, peut-être dès la fin du VIIIe siècle, puis au dynamisme des Idrissides qui firent prospérer les ports de Tingitane et les villes fluviales de la région comme al-Baṣra. Toutefois, les moyens d'information manquent pour savoir si la cohésion clanique influença l'existence de ces communautés maritimes particulièrement entreprenantes.

L'Andalus témoignerait, à son tour, du maintien d'une tradition maritime dans des communautés dont l'existence semble avoir été liée au métier lui-même. Des groupes humains pratiquaient ce métier dans les villages côtiers se consacrant aux activités de pêche et dans les ports urbains. Surtout les études sur Pechina, dont E. Lévi-Provençal fut le promoteur, ont montré que ces marins avaient servi les ambitions de clans arabes et de familles de convertis qui avaient voulu asseoir leur autonomie à l'occasion des troubles du IXe siècle. Enfin, à côté de ces témoignages connus par l'essor d'émirats autonomes, d'autres signes religieux et sociaux liés au métier de marin permettent de renforcer le sentiment qu'un lien existait entre la vie maritime et une certaine cohésion sociale des groupes de marins.

Les auteurs comme Ibn al-Qûṭiya ou Ibn Ḥayyân évoquent de manière allusive ces communautés en tant que telles : le premier en parle à propos de la fondation de l'arsenal de Séville en 844, lorsqu'il rapporte que l'émir omeyyade engagea des marins des côtes de l'Andalus au prix de salaires élevés. Le second nous les fait connaître à propos de ceux qui soutenaient, aux abords du détroit de Gibraltar, l'action d'Ibn Ḥafṣûn. D'autres passages indiquent que la cohésion sociale due au métier pousse parfois à une certaine marginalisation : à Saltes, selon al-Idrîsî, « on travaille le fer, sorte d'industrie à laquelle on répugne ailleurs de se livrer parce que le fer est d'un travail très difficile, mais qui est très commune dans les ports de mer »[3]. De là à dire que le métier de marin n'était pas très bien considéré il y a un pas vite franchi. On retrouve cette opinion

dans les propos d'al-Iṣṭakhrî concernant la côte, au nord de Lisbonne, où le pouvoir omeyyade se réservait la totalité de la pinne marine *(ṣûf al-baḥr)* ramassée par les habitants, l'auteur ajoutant que ces derniers en ramassaient et en vendaient aussi en secret[4]. Dans son traité de police des marchés, Ibn 'Abdûn évoque à plusieurs reprises l'importance des bateliers, *mu'addûn* ou *qawâribî*, comme passeurs – le premier pont reliant Séville à Triana, sur la rive droite du Guadalquivir, fut construit sous les Almohades – et comme transporteurs, en amont jusqu'à Cordoue et en aval jusqu'au rivage de Sidonia. Même si le propre de ces traités était de signaler les fraudes, toute une série de mentions des bateliers fait apparaître la difficulté et la précarité de leur métier, ce qui les poussait, en particulier, à surcharger les embarcations[5].

Les métiers de la mer n'étaient cependant pas systématiquement mal considérés ou mal rémunérés. On en a la preuve à propos du métier de pêcheur qui faisait non seulement l'admiration des auteurs comme al-Idrîsî, à propos des gens de Ceuta, ou d'al-Zuhrî racontant par le menu la migration et la pêche des thons dans la zone du détroit[6], mais qui était aussi une des activités recherchées par les hommes de loi pour vivre correctement : al-Tâdilî au XIIIe siècle, al-Badîsî au siècle suivant s'en font les témoins pour la région rifaine et le Maroc dans son ensemble ; les cas ne sont pas rares à Ceuta[7].

La solidarité de groupe à l'intérieur du monde maritime transparaît grâce à plusieurs types de liens. Le lien religieux a déjà été mis en exergue, dans la mesure où la tradition maritime s'était perpétuée au sein des populations chrétiennes. On a constaté des marques du christianisme, au moins jusqu'au Xe siècle, depuis Almeria jusqu'à Lisbonne. Le plus fort de ces signes est celui des pèlerinages, situés souvent au bord de la mer, et plus particulièrement le pèlerinage des pêcheurs à Faro/Shantmariyya al-Gharb qui se maintint jusqu'à la reconquête : « Este é dun milagre que mostrou en Faaron quando era de mouros », dit le Cantique d'Alphonse X ; l'illustration accompagnant cet événement indique bien qu'il s'agissait d'une cérémonie de pêcheurs devenus musulmans, et poursuivant malgré tout cette même pratique[8]. La présence abondante de chrétiens dans la région d'Algarve et autour de

Séville, la cohésion qui ressort du maintien de possessions ecclésiastiques importantes, en terres et en biens divers conservés dans les villes et les régions côtières, renforcent le sentiment d'un rapport existant entre les métiers de la mer, parmi d'autres, et la persistance du christianisme, au moins jusqu'à l'époque où des mesures à son encontre suivirent en 1124 l'expédition d'Alphonse le Batailleur[9]. De même, une tendance au maintien de cette cohésion se manifestait chez les convertis, à Faro/Shantmariyya al-Gharb ou à Almeria.

Le même sentiment s'exprime différemment, mais très fortement, au sein des équipages et entre hommes de mer, marins, officiers ou amiraux de la flotte. La preuve nous en est donnée par la lettre qu'envoyèrent les capitaines de navires ou « chefs (*ru'asâ'* pl. de *ra'îs*) des marins » de Pechina, soutenus par la population mécontente et demandant la destitution du gouverneur omeyyade, Mas'ûd ibn 'Alî, en 915-916[10]. C'est ce qu'on appellerait l'esprit de corps. Toujours à Almeria, le même sentiment anime la réponse faite par Muḥammad ibn Maymûn, commandant de la flotte d'Almeria depuis le règne de 'Alî ibn Yûsuf (1106-1142), aux habitants de la ville lui proposant de prendre le pouvoir au moment du déclin almoravide.

> Je ne suis que l'un d'entre vous ; mon métier est la mer, et c'est à cela que je dois ma notoriété. Je serai avec vous contre tout ennemi qui vous viendra de la mer. Nommez à votre tête qui vous voulez, mais pas moi[11].

Toutefois, c'est à Ceuta que cette attitude aboutit aux résultats les plus probants. Dans cette ville, après la mort du Hafside Abû Zakariyâ' en 1249, la population porta au pouvoir le juriste sabti, Abû l-Qâsim al-'Azafî, personnage réputé pour ses compétences intellectuelles[12] : le soutien lui vint essentiellement du monde des marins. Il était parent par alliance des Banû l-Randâḥi, autre grande lignée d'amiraux ; l'amiral Abû l-'Abbâs al-Randâḥi avait lui-même dirigé la flotte de secours vers Séville en 1247-1248 et affronté avec succès les chrétiens au large de Cadix. Ces Banû l-Randâḥi devaient porter haut la renommée navale de la ville du détroit, aux XIIIe et XIVe siècles, et le récit détaillé de l'émeute de 1249 que nous a fait Ibn 'Idhârî montre le rôle déterminant joué

par les équipages et les ouvriers des arsenaux, commandés par Abû l-'Abbâs al-Randâḥi[13]. Plus généralement, les gens de mer formaient à Ceuta un véritable groupe de pression, suffisamment puissant pour imposer son candidat à l'occasion du déclin almohade[14].

Cet esprit de corps était renforcé par les liens de parenté que l'on remarque dans les rares cas historiques connus. Au niveau le plus bas, les huit aventuriers de Lisbonne qui se lancèrent à la découverte de l'océan Atlantique étaient des cousins germains[15] ; au plus haut niveau existaient de véritables « dynasties » de marins où la cohésion était à la fois familiale et professionnelle comme dans le cas des Banû Maymûn. Muḥammad en fut à la fois le premier et le plus illustre représentant[16]. L'autre exemple célèbre est celui des Banû l-Rumâḥi qui dominèrent l'histoire navale de Pechina-Almeria sous le califat omeyyade et, en remontant plus haut encore, on découvre le nom d'une autre dynastie maritime rattachée, comme celle des Banû Maymûn trois siècles plus tard, d'abord à Pechina puis au littoral atlantique, les Banû Khashkhâsh dont le membre le plus fameux mourut en 858 ou 861 en combattant les Vikings au large de Cadix[17]. De ces liens familiaux, au sein desquels la tradition maritime était ancrée, découlait un sentiment de continuité et de solidarité[18].

Lignées d'amiraux, groupes puissants, ces générations de marins surent profiter des chaînes de solidarité pour asseoir leur autorité. Depuis le Xᵉ siècle, la mer était devenue un levier du pouvoir, suscitant en particulier le fameux commentaire sur le partage de l'autorité entre l'amiral 'Abd al-Raḥmân ibn al-Rumâḥis, qui régnait sur la mer, et le calife régnant sur terre ; l'amiral fut ensuite assassiné par le maire du palais Ibn Abî 'Amir al-Manṣûr en 980, conséquence de son trop grand prestige[19]. De même, l'amiral Abû l-'Abbâs al-Randâḥi exerça une position dominante dans le processus de prise de pouvoir à Ceuta au milieu du XIIIᵉ siècle. De même encore, Lubb, 'Isâ et 'Alî ibn 'Isâ ibn Maymûn profitèrent de leur position de commandement à la tête de la flotte de Séville pour se tailler, au moment du déclin almoravide, une « seigneurie » particulière à Cadix dont la croissance commença à cette occasion. Au XIIᵉ siècle toujours, l'essor de l'activité maritime sur l'Atlantique était assez important pour que les marins d'une petite ville comme

Tavira en Algarve pussent vivre de la piraterie et garantir un bon moment leur indépendance grâce à l'activité maritime[20].

On ne sait toutefois si ce qui semble avoir été, à certaines époques et en certains lieux, une société maritime, connut une véritable « culture de mer ». Les formes de solidarité que l'on a vues parfois si puissantes incitent à le penser, mais aucune source textuelle n'en témoigne si ce n'est dans le domaine religieux où les comportements anciens semblent, à une époque même où l'islam avait tout recouvert, s'être perpétués dans des rites pré-islamiques tels que les pèlerinages évoqués plus haut. Ce qui est sûr est que la cohésion de cette société maritime dans le monde musulman occidental reposait aussi sur une organisation efficace de l'activité navale proprement dite et sur la base juridique d'un statut reconnu aux marins, dans le domaine du commerce et dans celui de l'armée.

2 – LES ÉQUIPAGES

Les deux termes les plus courants pour désigner un marin, tant dans les chroniques que dans les récits descriptifs et juridiques, sont ceux de *baḥrî* pl. *baḥriyûn* et *nawtî* pl. *nawâtî* ou *nawâtiya*. Parfois, des termes plus rares apparaissent comme celui d'*ajîr* pl. *ujarâ'* figurant dans des *fatwâ*, au sens très général de salarié. Les termes désignant l'équipage sont tout aussi généraux, *rukkâb* désignant toute espèce d'équipage et *'askar* s'employant plus particulièrement pour les équipages de guerre. Au-delà de ces mots, peu de renseignements concernent les équipages musulmans. Seuls des auteurs orientaux comme al-Ṭabarî ou al-Maqdisî et des auteurs tardifs en tête desquels se trouve Ibn Mâjid, précédé par Ibn Mankalî[21], apportent quelques éléments. L'étude parallèle des textes byzantins et arabes montre qu'il faut garder une grande prudence en matière de vocabulaire et éviter de faire une assimilation systématique de l'Orient à l'Occident musulman et d'un siècle à l'autre, dans la mesure où on retrouve chez des auteurs comme Ibn Mankalî la même organisation que celle des *Naumachia* de Léon VI et qu'ainsi peut être mise en question l'actualité des termes utilisés[22]. Les

auteurs de l'Occident musulman, moins théoriciens, reprennent des dénominations qu'ils ont eux-mêmes entendues et dont l'usage courant paraît sûr.

Les auteurs orientaux évoquent certains spécialistes présents à bord pour chaque embarquement. Al-Ṭabarî parle de combattants et de techniciens comme le pilote ou *ishtiyâm*, le charpentier ou *najjâr*, le boulanger ou *khabbâz* préposé au ravitaillement, qui figurent parmi les quarante cinq marins et combattants formant, selon lui, un équipage entier[23]. Toujours pour les navires de guerre, un autre auteur oriental, al-Mas'ûdî, évoque la hiérarchie avec, pour chaque navire, un capitaine, le *rubbân*, équivalent du *ra'îs* selon les propos mêmes d'Ibn Jubayr, auquel obéissaient des officiers subalternes, *aṣḥâb al-arjud* ou *ma'mûlî 'amlah* ; parmi ceux-ci, on trouvait le maître d'équipages ou *nâkhudâ* et un inspecteur, le *dîdbân*[24]. La documentation concernant l'Occident est plus éparse, mais certains de ses aspects renvoient à une organisation à peu près équivalente à celle observée dans la mer Rouge et la Méditerranée orientale : on y retrouve les marins spécialisés comme les lanceurs de feu grégeois ou *naffâṭûn* ; de même les pilotes sont mentionnés, sous les différents termes d'*ashâtima, rijl* ou *ṣâḥib al-sukkân* chez des auteurs comme Ibn Mankalî et de *suwwâs al-baḥrî* dans le *Muqtabis* d'Ibn Ḥayyân[25]. Les appellations des commandants ne varient guère, d'Ibn Ḥayyân à Ibn Khaldoun, le capitaine du navire étant invariablement désigné comme le *ra'îs*. Il n'en va pas de même pour le commandement suprême. L'expression la plus commune, *qâ'id al-baḥr* ou *qâ'id al-usṭûl* pour désigner le chef d'escadre, montre que l'on distinguait le chef des opérations terrestres de celui des opérations maritimes ; toutefois, le commandement pouvait être confié, non pas à celui qui conduisait l'escadre mais au général qui conduisait les troupes de débarquement, selon le prestige du personnage : en 971, pour répondre à une attaque des Vikings, le « commandant de la mer » ou *qâ'id al-baḥr* 'Abd al-Raḥmân ibn al-Rumâḥis fut placé sous le commandement du *qâ'id* Ghâlib. De même, le titre de préfet de police ou *ṣâḥib al-shurṭa*, souvent porté par les proches du souverain, convenait aussi bien aux chefs d'expéditions terrestres que maritimes[26]. Cette souplesse d'organisation, déjà évoquée à propos des arsenaux et laissant au souverain une grande latitude,

montre que, plus que le système militaire lui-même, ce fut la tradition maritime propre à quelques familles qui créa les conditions d'existence d'une aristocratie maritime au plus haut niveau. Néanmoins, la maîtrise de la marine ne fut pas toujours le fait de spécialistes ; à l'époque almohade le clan des Banû l-Jâmi', Berbères maṣmoudas de l'Atlas et proches parents des califes almohades, occupa fréquemment les postes de commandement de la flotte et ses membres purent, après le règne d'al-Nâṣir, mort en 1213, s'en servir pour leurs ambitions politiques. Cette emprise d'un clan almohade sur la flotte se fit en dualité avec des marins professionnels en tête desquels on trouve Aḥmad al-Ṣiqillî : pour combattre les Banû Ghânya, l'Almohade al-Manṣûr (1184-1199)

> donna le commandement de sa flotte à Muḥammad ibn Isḥâq ibn Jâmi' sous les ordres duquel il plaça Abû Muḥammad ibn 'Aṭṭûsh et Aḥmad al-Ṣiqillî[27].

Au Maghreb comme dans l'Andalus, la mer fut toujours un espace où des groupes cimentés par les liens claniques et familiaux et, plus souvent encore, par les liens d'un métier particulièrement risqué purent exprimer leur volonté d'autonomie et se servir de la marine comme levier du pouvoir. Derrière ces jeux difficiles à cerner, mais bien réels, se révèlent de manière plus solide, grâce aux sources juridiques, un statut et une ossature qui dépendaient de l'organisation générale des pays musulmans.

Le statut des marins conduisant les navires de commerce est essentiellement connu par les écrits spécialisés dans ce domaine : pour la zone occidentale, outre les *fatwâ*, les contrats de location ou *wathâ'iq* constituent le fonds essentiel en la matière[28]. Ainsi, le premier chapitre du *Kitâb Akriyat al-sufun* d'Ibn Abî Firâs, juriste du Xe siècle originaire de Saragosse, est consacré aux modalités du métier de marin[29].

Les contrats notariés dans leur ensemble mettent en scène celui ou ceux à qui appartiennent les navires, les armateurs, *ahl al-asâṭîl*, *rabb al-safîna* ou encore *ṣâḥib al-safîna*, pouvant posséder seuls ou en commun un ou plusieurs navires. De fait, les cadis eurent souvent à se prononcer sur des litiges opposant deux propriétaires d'un même navire en désaccord sur les réparations et l'entretien de l'embarcation. Lorsqu'ils sont associés, ces personnages constituent la

dure est mentionnée par Ibn Ḥayyân à propos de l'installation de l'amirauté omeyyade à Algeciras en 914, lorsque le calife omeyyade 'Abd al-Raḥmân III y concentra la flotte des ports placés sous son autorité et les équipages qui lui étaient fidèles. Il est tout à fait possible qu'au Maghreb comme en Andalus le système fût un héritage de la période byzantine comme le pense J. M. Rubiera Mata à propos de la région de Denia[33] ; ce qui est sûr, c'est que cette organisation reposait sur la présence d'équipages expérimentés dans les régions traditionnellement tournées vers la mer, expliquant en grande partie le choix d'Almeria par le calife lorsqu'il fallut faire face au danger fatimide.

Ces personnes enrôlées relevaient de plusieurs catégories. On retrouve, chez Ibn Ḥayyân, la mention des marins qui manœuvraient le navire ; toutefois, dans certains cas, il faut considérer également comme marins ceux qu'il appelle les mercenaires ou *ḥasham* : si en 921 les mille mercenaires embarqués ne sont pas assimilés aux marins, en 936, en Afrique du Nord, Mûsâ ibn Abî l-'Afiya avait avec lui, sur quarante navires, trois mille marins *(rukkâb)* dont cinq cents mercenaires. L'auteur n'indique pas le rôle de ces mercenaires mais, par ailleurs, signale l'emploi du feu grégeois qui nécessitait des spécialistes pour son usage. Il semble également que, parfois, les navires et équipages étaient affrétés par des particuliers, tels ceux qui à Almeria auraient fourni à la flotte de 'Abd al-Raḥmân III, toujours en 921, neuf navires avec mille hommes d'équipage[34]. Ces hommes étaient peut-être également des combattants, car les navires servaient souvent, sinon la plupart du temps, à transporter des troupes.

De ce fait, il est logique de trouver les activités de commerce et de guerre dans les mêmes ports, spécialement les plus importants qui étaient également pourvus d'arsenaux. La ville de Ceuta nous offre, grâce à des sources un peu plus complètes, un tableau de cette organisation, au moins pour l'époque almohade. Les dispositions administratives prises par 'Abd al-Mu'min avaient en effet porté sur deux zones : d'un côté, celle de Rabat et de la Ma'mûra pour la marine, pôle militaire nouveau où convergeait l'ensemble des soldats, de terre et mer, en vue des campagnes califales, de l'autre, celle du détroit, réorganisée sous un seul commandement,

qui comprenait les villes de Tanger, Ceuta, Algeciras et Malaga. Ceuta fut l'objet de soins particuliers, comme le montre une lettre du souverain faisant suite à une expédition menée par ses habitants, sous le commandement d'Abû Muḥammad 'Abd Allâh ibn Sulaymân, contre Almeria : on y trouve l'héritage des expériences antérieures dans la mesure où Ceuta avait été depuis longtemps l'un des ports d'où partirent les grandes attaques navales en Méditerranée, là où les Almohades pouvaient trouver en quantité des marins aguerris et des navires *(qaṭâ'î')*. La mention du raid décrit dans la lettre prouve que de telles razzias étaient habituelles. De même, la lettre enjoint aux gouverneurs almohades de la ville de veiller à arrêter toute contrebande maritime avec les ports de l'Andalus non encore ralliés, d'autant plus que Ceuta exportait des armes.

Dans ces lettres, comme dans d'autres textes, il est question des inspections et préparatifs assumés par les gouverneurs almohades en vue d'armer les flottes et de les pourvoir en équipages, comme pour l'expédition dirigée contre Alger et Bougie en 1185[35]. L'organisation appuyée sur la mobilisation des marins rappelle celles des époques antérieures. A Ceuta, les marins mobilisables étaient appelés « combattants de la razzia maritime » ou *ghuzzât al-baḥr* que le terme de « corsaires » traduit le mieux. Certains étaient des esclaves attachés au navire ou *'abîd al-markab*, mais la plupart étaient libres, inscrits sur les rôles et, à l'époque almohade, payés sur les revenus de la douane. Ce service militaire était contraignant puisque les écrits hagiographiques et biographiques rapportent les tentatives de certains pour s'y soustraire grâce à l'intervention de personnages éminents, tel le saint homme al-Yuhansî, auprès des capitaines, voire de l'amiral en personne[36]. A côté des marins, des corps spécialisés accompagnaient les expéditions comme les « archers » ou *râmi* pl. *rumât* de Ceuta particulièrement réputés, héritiers d'une longue tradition de concours réguliers dans la cité et équipés de sortes d'arbalètes armées avec les deux pieds[37].

Cette concentration de marins et de corps spécialisés apportait beaucoup à l'activité des ports dans le domaine de la guerre et était indissociable de l'administration des arsenaux. Là encore, certaines villes maritimes se distinguaient des autres ports par un ensemble de facteurs matériels et humains ; ce fut le cas de Séville, Almeria,

Denia, Ceuta ou Bougie/Bejaia, choisis par les souverains plus encore pour la qualité de leurs marins que pour celle de leurs infrastructures. L'organisation du recrutement tend à montrer que la conscription, qui ne concernait pas seulement les hommes de la ville intra-muros mais également ceux des villages avoisinants, était placée dans un cadre plus ou moins contrôlé par le pouvoir ; mais on sait aussi que la vie maritime se poursuivait par le commerce et par les prolongements qu'y apportaient les profits de la guerre de course.

3 – LES MARINS ET LA GUERRE DE COURSE

Si l'on parle de piraterie « sarrasine » du VIIIe au Xe siècle, il est ident que cette activité ne s'arrêta pas à ce moment. Du reste, on saurait distinguer de l'acte de piraterie la razzia commanditée le pouvoir ni l'expédition assimilée à une offensive guerrière. même, on peut considérer le même navire comme « pirate » à ler et « commerçant » au retour lorsqu'il va vendre la marchandise razziée, la piraterie andalouse à la fin du VIIIe, au début du IXe et encore au Xe siècle étant, par exemple, liée à une demande accrue d'esclaves de la part des capitales comme Cordoue[38]. Du même coup, il est extrêmement difficile de dissocier la guerre de course de toute autre forme d'expédition navale.

Les organisateurs de cette guerre pouvaient provenir de toutes les catégories sociales. Nous savons qu'au IXe siècle les groupes de marins de cités autonomes comme Ashkûbirash ou Pechina en étaient responsables. De même, les groupes berbères des ports de Nakûr ou Alger, cités comme des pirates tout au long de la période, ne se différenciaient guère des marins de l'émir al-Mujâhid de Denia attaquant la Sardaigne durant la première moitié du XIe siècle, ni des équipages qui, depuis Tavira, rançonnaient les navires chrétiens mais aussi les navires musulmans dans le golfe de Cadix au milieu du XIIe siècle.

> ['*Abd Allâh ibn 'Ubayd Allâh*] avait réuni à Tavira, des malfaisants de toute classe, des aventuriers sans scrupules et des voleurs, perturbant, provo-

quant des rebellions et causant des dommages aux musulmans sur terre et sur mer, dans toutes les régions ; il devint une préoccupation pour les gens voyageant dans le détroit et dans l'Andalus, car il se livrait au sac des biens des voyageurs et des commerçants sur terre et sur mer[39].

Les incitateurs de telles expéditions étaient ceux qui assuraient les commandements pour le compte des gouvernements centraux et qui avaient les moyens d'équiper les navires. Ibn Ḥayyân précise qu'aux grandes expéditions organisées par le pouvoir omeyyade participèrent des navires gouvernementaux mais également des navires armés par des particuliers, au nombre de neuf embarcations pourvues de mille marins. Justement al-'Udhrî, originaire de la région, montre que le clan des Banû l-Rumâḥis avait l'habitude de prendre la mer en famille pour le compte du calife, mais également pour ménager ses propres intérêts[40]. Deux siècles plus tard, il en va de même pour les Banû Maymûn qui, depuis Almeria et Séville, lançaient conjointement de lointaines incursions pour leur bénéfice personnel ; l'une d'elles conduisit les intrépides Andalous vers la Galice, en un pays d'Armân non identifié[41].

L'ambiguïté du statut des simples marins qui participaient à ces offensives transparaît dans les références de *fatwâ* qui concernent l'Ifriqya, mais dont les jugements, dus aux cadis de Kairouan, valaient pour les zones occidentales voisines. Cette ambiguïté marque leur statut social lorsqu'une *fatwâ* accorde le divorce à une femme « pieuse » ayant découvert, après le mariage, qu'elle s'était liée à une famille de pirates *(dhawî l-ghuṣûbât)* : elle pouvait ainsi sortir de son état de péché. Un autre jugement appartenant à la première moitié du XIIe siècle évoque l'absence prolongée d'un pirate *(lîṣ)* qui se rendait pour son propre compte, tantôt en Tripolitaine, tantôt en Sicile alors chrétienne, ou qui s'embarquait sur les navires de l'État *(marâkib al-sulṭân)*[42]. De semblables hésitations concernent aussi le statut même de la piraterie et une curieuse *fatwâ* émanant du grand cadi de Cordoue Ibn Sirâj (mort en 1064) précise qu'il n'était pas licite de rembourser à des chrétiens les musulmans capturés qui s'étaient échappés alors que le navire mouillait dans un port musulman : si la réponse paraît logique, le fait que la question ait été posée indique combien la razzia des êtres humains faisait partie des mœurs et rentrait dans un cadre juridique reconnu[43].

En tout état de cause l'importance de la guerre de course peut s'évaluer à partir de listes de ports pratiquant la piraterie. Les noms livrés à cet égard par al-Bakrî, ceux de huit ports situés au sud-est de l'Andalus et de neuf au Maghreb central, concernent également la guerre de course, puisqu'il est clairement indiqué, par plusieurs auteurs, que les marins d'Ashkûbirask, Carthagène ou Pechina, Oran, Ténès et Alger étaient tout autant des pirates que des commerçants, comme cela était alors habituel.

En général, les sources arabes n'évoquent que partiellement ce type de navigation : seules les sources chrétiennes et l'archéologie nous renseignent sur la première piraterie qui prit naissance dans le monde musulman à la fin du VIIIe siècle et qui était dirigée contre l'empire de Charlemagne. Les mentions spécifiques de la guerre de course sont, sinon anecdotiques comme pour les Banû Maymûn, du moins réduites surtout à des actes commis contre l'islam, comme l'indique l'épisode ayant opposé les Almohades aux pirates de Tavira en Algarve au milieu du XIIe siècle, ou même à des révoltes contre le pouvoir établi qui conduisirent à cataloguer comme pirates Ibn Ḥafṣûn combattant les Omeyyades et les marins qui le ravitaillaient depuis Tanger ou Ceuta ! Les périodes où, justement, le pouvoir éclatait étant dénoncées par beaucoup comme des moments de désordre et, de ce fait, les coups de mains assimilables à la piraterie y étant plus fréquemment signalés, on sait que Pechina au IXe siècle, Denia ou Ceuta au XIe, Almeria ou Séville au XIIe étaient alors les bases de départ d'expéditions organisées par les maîtres de ces cités portuaires. Les périodes de razzias les plus intenses furent celles où le gouvernement central, ébranlé, laissait l'initiative à des forces locales qui profitaient souvent, pour s'enrichir par le commerce et la razzia, des infrastructures et des navires construits par les Omeyyades, les Almoravides ou les Almohades. Ce trait accentue l'image de « nids de pirates » que l'on accole à certaines villes en fait très dynamiques sur un plan maritime général. Ceuta illustre de manière typique cette image, au même titre que Bougie/Bejaia ou, plus tard, lorsque la marine musulmane y devint plus faible, Salé sur l'Atlantique.

Les tendances à la piraterie, soulignées par les modes littéraires, cachaient donc un besoin permanent lié à l'économie au même titre

que la pêche ou que le transport des marchandises et des passagers. Dès que les côtes s'animaient, dès que l'occasion se présentait, on passait à l'action et les marins des ports idrissides au Maghreb comme ceux des ports de l'Andalus sur les côtes du Levant espagnol au IXᵉ et Xᵉ siècles vécurent de la guerre de course autant que de la pêche et du commerce.

Pour des périodes plus tardives, les sources chrétiennes sont les plus sûrs moyens de vérifier la relative continuité des coups de mains exécutés par les musulmans depuis la mer. On le voit dans un passage de la chronique de Compostelle (XIIᵉ siècle) qui concerne les ports atlantiques de l'Andalus. La liste de ces ports, la régularité des expéditions et leur caractère saisonnier ressortent de ce témoignage mieux que de toute autre source arabe, malgré de possibles exagérations, et d'autant plus que d'autres passages empruntés à des chroniques chrétiennes font le même constat de désolation. On y lit :

> Dans le même temps [début XIIᵉ siècle], les [*gens de*] Séville, Saltes, Castalla (Alcácer do Sal), Silves, Lisbonne et les autres Sarrasins habitant le bord de la mer avaient pris l'habitude de construire des navires et, arrivant avec une troupe armée, ils dévastaient et dépeuplaient les côtes, de Coimbra jusqu'aux Pyrénées... Ils submergeaient surtout les rivages marins qui sont les plus proches de la province de Saint-Jacques [*de Compostelle*]... Pour cette raison, du milieu d'avril au milieu de novembre, les rivages de la mer de Galice étaient désertés et dépeuplés[44].

La guerre de course qui ne fut pas une activité uniforme et permanente des côtes de l'Occident musulman varia aussi en fonction de la conjoncture économique au même titre que le commerce traditionnel. L'alimentation du pays en esclaves en représentait en effet un moteur essentiel : les périodes de grande demande émanant de pouvoirs forts, sous les Omeyyades de Cordoue au Xᵉ siècle ou les émirs des Taifas au siècle suivant, représentèrent des phases où l'activité de razzia était particulièrement lucrative. De même, si la piraterie sarrasine fut précoce en Méditerranée, les sources chrétiennes indiquent le caractère plus tardif de la guerre de course sur l'Atlantique, essentiellement à partir du XIᵉ siècle. Ces variations qui restent à mieux étudier ne doivent cependant pas dissimuler que le recours permanent à la guerre de course s'affirma comme un

profit économique indissociable des autres ressources que les ports musulmans de l'islam occidental tiraient de la mer. De même, la politique navale des souverains recouvrait, mais ne remplaçait pas la course maritime, même si les sources musulmanes s'attachent à glorifier les grandes expéditions navales des dynasties de même qu'elles mettent en exergue les grandes campagnes terrestres ; toujours se maintenait le rythme saisonnier et, somme toute, banal auquel les chroniques ne s'intéressent guère, mais qui faisait des expéditions de pirates, aussi fructueuses que les razzias traversant les frontières terrestres, le moyen de fournir le meilleur rendement aux investissements mis dans la construction navale. En ce sens, -ette activité de course serait à prendre en compte de manière beau- ›up plus importante dans le poids des activités économiques des ›rts, comme on a pu le faire pour des ports chrétiens tel que ênes, si l'on pouvait avoir recours à des archives qui font totale- ιent défaut pour la zone musulmane.

Si donc le milieu marin des ports de l'Occident musulman demeure mal connu en l'état actuel de nos études, il apparaît toutefois que ce milieu, sans être statutairement différencié des autres, connaissait une vie originale à bien des égards, puisant dans un passé pré-islamique qui demeurait vivace au moins dans certains ports comme Faro/Shantmariyya al-Gharb ou Saltes. Sans doute pourrait-on parler d'une culture propre si l'on disposait de sources plus explicites. Par ailleurs, les solidarités soigneusement entretenues permettaient à des familles ou des clans de marins prestigieux de promouvoir leurs ambitions, la mer devenant alors un enjeu politique pour les ambitions internes autant qu'une zone de guerre où alternaient pirateries saisonnières et grandes expéditions spectaculaires. Les populations des villes de marins étaient mobilisables à tout moment. Du coup, certaines villes devinrent de véritables centres portuaires où la communauté des marins formait un groupe influent en même temps que des lieux de rencontre entre les professionnels de la mer et les autres corps sociaux impliqués dans la vie maritime.

Chapitre VIII

LES ESPACES PORTUAIRES ET LA DÉFENSE DU LITTORAL

Les ports du monde musulman étaient appelés la plupart du temps *marsâ* pl. *marâsî*, mot dont le sens très général ne permet de différencier ni les mouillages naturels des abris aménagés, ni les ports situés sur le front de mer de ceux qui servaient à la navigation fluviale, pas plus qu'il ne permet de distinguer les diverses parties du port, zone de mouillage, zone de halage ou arsenal, dénommés différemment, mais toujours dans le cadre général du *marsâ*. Des termes plus ou moins similaires comme *marfa* ou *mînâ'* n'apportent pas plus de précision, tandis que *burḍa* désignait plutôt la petite crique ou le port fluvial et que *marqât* indiquait plus spécialement le bon abri par excellence, comme le montre le passage descriptif qu'al-Bakrî, par exemple, consacra à l'abri d'Arzila, au sud de Tanger[1].

Le caractère très rudimentaire du vocabulaire concernant le port se retrouve dans le mot *saḥîl* qui désigne un rivage, en bordure de mer ou de désert, mais également, parfois, le lieu où l'on accostait et, par extension, le mouillage en front de mer comme dans la région de Nûl au seuil du Sahara. La même imprécision règne dans le vocabulaire oriental[2]. L'usage largement majoritaire de *marsâ*, venant du verbe *rasâ* ou « mouiller », indique bien, dans des textes qui n'étaient pas ceux des spécialistes de la mer, que la préoccupation première concernait l'endroit où le navire pouvait faire escale sans danger, et d'abord pour y trouver de l'eau. Les indications les plus abondantes proviennent des itinéraires maritimes ou des descriptions des ports, pour lesquels la préoccupation sécuritaire

domine le plus souvent. En second lieu, les géographes cherchaient à mettre en relation l'activité du port avec l'économie locale ou de l'arrière-pays. Si les installations et infrastructures portuaires ne les intéressaient guère, en dehors des systèmes de défense ou des vestiges de structures de l'antiquité, c'est simplement parce que, la plupart du temps, de telles installations n'existaient pas et n'avaient guère de raison d'être.

1 – LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Les nombreuses études historiques et archéologiques désormais notre disposition sur les ports de l'Occident musulman montrent e les installations proprement liées à l'activité maritime étaient, au moins avant le milieu du XIIIe siècle, relativement réduites en dehors du cadre particulier de l'arsenal ou *dâr al-ṣinâ'a*. En revanche, les défenses et les zones où s'affirmait le contrôle du pouvoir sur le port tenaient une grande place[3].

Les ports aménagés artificiellement étaient rares au Moyen Age occidental où existaient de nombreux bassins naturels. Le cas de Mahdia, la capitale ifrîqiyenne des Fatimides, où l'on remarque la présence d'un bassin *(ḥufra)* creusé dans le roc demeure très isolé[4]. Bougie/Bejaia présentait, dès le XIIe siècle, un bassin entouré d'un mur, dont l'entrée, précédée d'un chenal, était surmontée d'une porte monumentale. Salé fut dotée d'un dispositif similaire, mais seulement à l'époque mérinide ; à Hunayn, port de Tlemcen, on retrouve les traces d'un bassin de 50 m sur 85 m, naguère surmonté d'une arche de 8,50 m, qui ressemble à celui de Bougie, mais dont il reste peu de vestiges. Décrit pour la première fois par Léon l'Africain, le bassin pourrait dater, selon G. Marçais, de l'époque almohade mais, plus probablement, de l'époque du sultan mérinide Abû l-Ḥasan (1331-1351) qui fit également édifier sur place une grande-mosquée. Quoi qu'il en soit, ce genre d'ouvrage demeurait largement exceptionnel, au moins jusqu'à la fin de l'époque almohade.

Les sources textuelles font mention, de temps à autres, de l'utilisation d'infrastructures portuaires dues souvent à l'antiquité, à

commencer par quelques « curiosités » comme le phare de Cadix[5] détruit en 1145. A proximité d'Algeciras, à l'embouchure de la rivière du Miel, une jetée « antique » subsistait et permettait aux navires d'accoster et de débarquer les marchandises ; à Arzila, c'est une jetée ou *jisr*, semi-circulaire, qui protégeait encore, à l'époque islamique, la rade[6]. Un autre môle antique semi-circulaire fit le bonheur des marins musulmans à Malaga : al-Ḥimyarî indique qu'il était fait d'énormes blocs de pierre[7]. Le remploi de structures antiques, maintenues par les Wisigoths, semble plus fréquent qu'on ne le croit : le fait se vérifie à Lisbonne où une partie du port romain a été dégagée et conserve les traces, du côté des bassins de pêche, d'une occupation musulmane. Pour l'ensemble des sites, les allusions manquent à des quais ou des jetées protectrices qui auraient été construites à l'époque musulmane dans le cadre d'un aménagement portuaire, ce qui ne signifie pas qu'il n'en exista point. Le port musulman de Denia, aujourd'hui sous les eaux, pourrait présenter les traces d'une jetée et d'une sorte de chenal démontrant l'importance du port à partir de l'époque du califat omeyyade. A Séville, ce sont des rampes qui furent construites depuis le lit du Guadalquivir jusqu'aux portes de la cité, relevant ainsi le niveau de la rive après une terrible inondation en 1167-1168 et pouvant, par la même occasion, faciliter le transbordement des marchandises[8]. Ibn 'Abdûn évoque l'existence de pontons, en bois, où les barques fluviales abordaient.

Dans la presque totalité des cas, aucune installation n'avait été prévue, les navires mouillant dans un abri naturel, parfois insuffisant pour les grands navires comme à Tanger « fréquenté par des navires de petite dimension qui viennent y décharger leurs cargaisons ; les grands navires n'y vont pas parce que la rade est très dangereuse quand le vent souffle de l'est »[9]. Parfois, plusieurs rades permettaient de s'abriter par des moyens différents ; ainsi, Ceuta offrait plusieurs solutions :

> J'en cite Marsâ l-Madîna, connu aussi sous le nom de Ḥufrat (canal) Mukhtâr, situé à Baḥr al-Ramla précité. C'est un des ports excellents, [*protégé*] des vents du sud-ouest, de l'ouest et du nord, alors qu'on y redoute le vent du nord-est, surtout du côté de l'arsenal..., sauf dans le cas où [*le bateau*] suit exactement le canal de Mukhtâr précité... Pour être sur la bonne

voie, il doit alors traverser le passage de jazîrat al-Ramla, l' « île de Sable », et la route s'ouvre, ainsi, devant lui sans obstacle de nature à lui cacher [*la vue*]. Étant dans cette position il aborde le port par un fond de huit brasses *(qâma)*. Sinon, il s'enlise dans le sable. Cet endroit est donc un port [*à l'abri*] de tous les vents, qu'ils soient du nord-est ou de toute autre direction. Il est, alors, l'un des plus dignes de louange, parmi les ports de la ville[10].

Très souvent, c'était le fleuve qui offrait naturellement un havre, parfois loin de la mer. Dans ce cas, le danger pouvait venir des caprices de son cours et d'un lit offrant des pièges que seul un pilote accoutumé pouvait éviter, comme à Salé :

[*les navires*] ne jettent pas l'ancre dans la rade qui n'est pas abritée et doivent le faire dans la rivière [*Bû Regreg*]... Ils s'engagent dans son embouchure, dirigés par un pilote *(dalîl)* à cause des rochers et des écueils sur les-uels ils risquent de se briser et aussi des détours où ne saurait passer celui ui ne les connaît pas[11].

u coup, le débarquement des marchandises se faisait le plus nt, semble-t-il, par transbordement à l'aide de barques. Le hargement était le fait de « transbordeurs », les *qawâribî* ou *xarabi* des sources chrétiennes, qui étaient parfois regroupés dans des sortes de corporations contrôlées par le gouvernement[12]. Comme le montrent les traités passés entre musulmans et chrétiens pour le commerce dans les ports islamiques, ce système de transbordement, le navire ne pouvant accoster, permettait aussi aux autorités portuaires de mieux contrôler les marchandises et d'assurer ainsi les rentrées des taxes[13].

En dehors des bassins artificiels ou le plus souvent naturels, l'autre zone importante du port était celle où accostaient les navires. Deux places sont soigneusement distinguées par les auteurs arabes : la grève et l'arsenal. Si les ports munis d'un arsenal étaient nombreux, cet arsenal ne valait que pour les navires gouvernementaux. La section portuaire était donc, par excellence, la grève où l'on halait au sec les embarcations qui étaient ensuite démâtées et, probablement, béquillées ou couchées sur le flanc. La situation n'avait guère changé vers la fin du XVIe siècle, à l'époque où les vues des grandes cités maritimes ont été regroupées dans un incomparable document iconographique, le *Civitatis Orbis Terrarum* : à Lisbonne ou à Safi on y voit la grève étendue au pied des remparts, où

sont regroupés navires et marchands. Le cas est similaire à Séville vers 1100.

> Il y a lieu de protéger la rive du fleuve, qui constitue le port de la ville pour les navires [*de mer*], et d'éviter qu'on en aliène la moindre parcelle ou qu'on y édifie la moindre construction : cet endroit constitue en effet le point vital de la cité, le lieu d'exportation des marchandises utiles que les négociants envoient au-dehors, le refuge des étrangers, le chantier de réparation des bateaux ; aussi ne doit-il pas s'y trouver de propriétés privées ; l'ensemble doit appartenir uniquement à l'État[14].

On retrouve la même disposition de la zone de grève dans les villes dont les plans ont été reconstitués comme à Almeria ou Malaga par exemple[15] : le port est constitué par cette étendue hors les murs, reliée à la cité ou à un faubourg par la porte de la mer ou *bâb al-baḥr*, libre pour les étrangers puisqu'à l'extérieur de la cité comme l'indique Ibn 'Abdûn ; c'est là que l'on traite les affaires. A Lisbonne, en 1147, on accostait à l'ouest de la ville, là encore sur une grève qu'utilisèrent les assaillants chrétiens et qui touchait le faubourg occidental dont l'existence était liée à la vie maritime[16].

De leur côté, les arsenaux étaient, selon L. Torres Balbás dont l'étude demeure la plus complète[17], des édifices fortifiés qui formaient un ensemble autonome, avec accès direct de la mer, inclus dans le dispositif défensif de la muraille ou bien en retrait de celle-ci comme une sorte d'enclave. L'arsenal de Malaga d'époque nasride (1404 ?), comparable en tous points à celui qu'Alphonse X avait construit dès 1252 à Séville sur le modèle de l'arsenal almohade de 1184, amène à penser qu'il s'agissait d'ensembles architecturaux de type traditionnel, le plan des arsenaux musulmans ayant été peu modifié depuis que les Arabes en avaient emprunté eux-mêmes le modèle aux Byzantins. Seules les proportions changeaient véritablement, ce qu'atteste le gigantesque ensemble d'Alphonse X dans la capitale andalouse, avec ses seize ou dix-sept nefs ou darses qui recevaient les navires et rappelaient les ambitions fatimides à Mahdia. Il était toutefois arrivé aux Omeyyades aussi de voir grand puisque l'arsenal de Tortosa, aménagé sur l'ordre de 'Abd al-Raḥmân III en 945, fut, une fois la ville reprise en 1149, transformé par les chrétiens, en un vaste quartier d'habitation comprenant soixante maisons ou *mansiones*[18]. A Malaga comme à Algeciras,

ville pour laquelle des descriptions nous sont parvenues, les édifices étaient plus modestes, avec moins de dix nefs à chaque fois ; ce modèle semble être assez similaire à l'arsenal de Tanger, à en croire la vue que donne une représentation de 1572 ! Les nefs étaient ouvertes sur l'eau, précédées par une rampe permettant de tirer le navire au sec. Selon al-'Udhrî décrivant l'arsenal d'Almeria, il s'y trouvait deux ensembles bâtis : à côté des nefs et de leur alternance, en lignes parallèles, de quais et de darses, un entrepôt ou *qayṣariya* permettait de stocker le gréement, les armes et même les marchandises des commerçants et marins[19]. L'aspect fortifié était imposant : l'arsenal de Malaga par exemple était flanqué de tours, trois du côté est et une, en saillie, dans le coin sud-ouest. De là une efficacité défensive que l'on vérifie aussi à travers plusieurs anecdotes : ainsi, dans la lutte opposant des esclavons entre eux au XI^e siècle à Almeria, l'arsenal et ses fortes tours servirent d'abri à l'un des protagonistes ; à la même époque, à Algeciras, l'émir fit son palais de l'arsenal édifié par 'Abd al-Raḥmân III, sans doute en partie parce que cette construction était solidement protégée[20].

Il convient toutefois de demeurer prudent sur le terme même d'arsenal et de ne pas lier systématiquement, à l'existence d'un bâtiment de ce nom, la construction de navires ou la fabrication de pièces de gréement lorsque les auteurs médiévaux en parlent, par exemple comme à Saltes. Ainsi al-Idrîsî évoque à Alcácer do Sal l'importance de la construction navale par l'expression ***al-inshâ' al-kathîr*** ou de « nombreuses constructions », suggérant non la présence d'un bâtiment mais l'existence d'une large zone où l'on pouvait construire beaucoup de navires le long du fleuve, là où se trouvaient, en grande quantité, les pins provenant des hauteurs situées au nord du rio Sado[21]. Il est prouvé qu'en de nombreux cas on procédait à des constructions navales sans qu'il y eut d'édifices-arsenaux. La question se pose notamment pour de nombreux ports comme ceux de l'émirat de Nakûr ou ceux des Idrissides, pour lesquels il n'est jamais fait mention d'arsenaux, pas plus qu'à Pechina. Le cas de Malaga est particulièrement significatif. Le port du Sud de l'Espagne était en effet l'un des plus actifs de la zone du détroit, depuis, semble-t-il, la fin du IX^e siècle et au moment de la crise due à l'essor du pouvoir anti-omeyyade d'Ibn Ḥafṣûn. Les

géographes arabes évoquent tous la richesse de la cité et son rôle maritime, à commencer par al-Râzî indiquant qu'à la fin du Xe siècle son port était l'un des plus importants « du monde »[22]. Par la suite, ce rôle ne cessa de croître, en particulier sous les Hammoudides et les Zirides de Grenade au XIe siècle. Or, l'arsenal de Malaga ne fut édifié que tardivement, peut-être à l'époque almohade, plus probablement sous les Nasrides. 'Abd Allâh ibn Zîrî, dernier émir ziride de Grenade, indique clairement dans ses mémoires l'importance qu'avait le port pour son émirat et la construction que son père y fit d'une flotte, alors même qu'il n'existait pas d'arsenal[23].

De fait, sur le plan institutionnel comme sur le plan technique, la mention de chantiers de construction navale ne recouvre pas une notion très précise et quelques périodes seulement concentrèrent les fondations d'arsenaux en tant que bâtiments. L'émirat omeyyade par exemple n'en fit construire qu'un, celui de Séville en 844. Le califat de Cordoue, riche et voulant marquer sa souveraineté sur les mers, entreprit l'édification de plusieurs à Algeciras, Almeria, Denia et Tortosa. Dans ces cités, la construction des navires était attestée bien auparavant, mais les édifices datent du Xe siècle. A Alcácer do Sal, rien ne vient confirmer l'édification d'un arsenal proprement dit, même en 997 au moment où l'expédition contre Saint-Jacques de Compostelle fut organisée depuis ce port pour sa partie maritime. De même, pendant le XIe siècle qui joua un rôle important dans la poursuite de l'essor portuaire en Andalus et sur la côte africaine du détroit, la présence d'un arsenal n'est assurée qu'à Ceuta ; à Silves, Faro, voire Saltes, il est question d'importants chantiers navals mais rien ne vient confirmer l'existence d'un bâtiment réservé à cet usage. La relation navale de 1189, décrivant la cité de Silves au moment de l'attaque de la deuxième croisade, n'aurait pas manqué de signaler un tel bastion[24].

Pour les époques almoravide et almohade, la question se pose également. Dans le passage lapidaire d'Ibn Abî Zar' évoquant la commande de quatre cents unités navales que 'Abd al-Mu'min en 1162 avait faite aux ports de la Ma'mûra, Tanger, Ceuta et Badîs, aux ports du Rif, à ceux d'Ifriqya, à Oran, Hunayn et aux ports de l'Andalus, on ne peut être sûr, à chaque fois, qu'il y avait un édi-

fice particulier réservé à cet usage[25]. Ainsi, à Badîs, les mentions d'un tel bâtiment sont tardives, pas antérieures à l'époque mérinide. Hunayn et Oran offrent les mêmes incertitudes. A ce moment, outre les arsenaux de l'Andalus déjà cités et celui d'Alicante qui existait depuis l'époque almoravide au moins[26], au Maghreb à l'ouest d'Alger seuls Tanger et Ceuta étaient assurément pourvus d'édifices spécifiques : le doute subsiste ailleurs, faute de vestiges archéologiques. De même, à Qsar el-Seghîr, un important chantier naval était situé le long des remparts, sur la rive du cours d'eau, mais on ne mentionnait aucun édifice. Enfin, l'époque nasride et mérinide fut féconde en matière de construction d'arsenaux, en particulier à Almuñecar et Malaga ainsi qu'à Salé et Badîs en Afrique.

De fait, si certains arsenaux posent des problèmes de datation, à l'instar de celui de Majorque qui existait au moment de la conquête de l'île en 1229 par Jacques Ier d'Aragon, on ignore ce que recouvrait exactement la notion d'arsenal ou de chantier naval. Là encore la fondation de Mahdia était particulière. Quant aux fouilles de Saltes qui ont permis de découvrir au nord de l'île des structures portuaires prises dans l'eau et la vase, les lignes qui évoquent probablement les quais ne permettent pas encore de se prononcer sur l'architecture du port ni, éventuellement, de l'arsenal.

En dernier lieu la description, même tardive, de Ceuta par Muḥammad al-Anṣârî laisse découvrir dans cette ville l'importance des entrepôts ou *funduq* pl. *fanâdiq* dont il en existait, selon la tradition populaire, trois cent soixante, sans compter les sept entrepôts-hôtels réservés aux étrangers dans la zone de la douane. Le nombre est, sans nul doute, lié au poids d'une présence chrétienne croissante à partir du milieu du XIIIe siècle : le « funduq al-kabîr », le plus grand en usage en 1422, avait été construit sous le gouvernement d'Abû l-Qâsim al-'Azafî (1249-1279). Toutefois, l'auteur en décrit un autre, abritant marchandises et voyageurs, qui avait été construit probablement par les Almoravides, signe que les principaux ports étaient depuis fort longtemps dotés de ces entrepôts. Déjà au Xe siècle, une *qayṣariya*[27] décrite comme un entrepôt plutôt que comme un marché et centre d'artisanat fermé faisait partie de l'arsenal d'Almeria édifié dans le faubourg occidental

d'al-Ḥawḍ ou « du bassin »[28]. Ce faubourg était, à l'époque almoravide, le quartier des affaires enfermant dans ses murs

> des bazars [*sûq* pl. *aswâq*], des maisons, des entrepôts-hôtelleries (*fanâdiq*) et des bains... Le nombre des entrepôts-hôtelleries, enregistrés au bureau du fisc en vue de l'impôt appelé *ta'tîb* (taxe foncière), était de neuf cent soixante-dix[29].

Ibn 'Abdûn signale qu'à Séville les affaires se traitaient en plein air et n'y évoque la présence d'entrepôts qu'à propos des risques de débauche[30]. Certains de ces édifices étaient des établissements côtiers isolés : les fouilles de Moulay Bou Sâlim et de Qûz ont mis à jour de telles constructions, l'une isolée, l'autre située à proximité d'un ribat. Les textes décrivent de semblables établissements d'escale à Mâssa et Nûl[31]. En revanche, le nombre qu'en comptaient de grandes cités comme Almeria et Ceuta y pose le problème de leur taille ; sans doute y étaient-ils pour la plupart de petite dimension. Un d'eux, le fondouk Ghânim de Ceuta, attribué par Muḥammad al-Anṣârî aux Almoravides, s'apparentait à un monument connu plus tardif, le Corral el Carbon de Grenade, au XIV^e siècle, dont l'architecture et le plan ont été relevés par L. Torres Balbas[32] ; d'après la source textuelle ce fondouk Ghânim comprenait

> trois étages, quatre-vingts chambres et neuf « appartements » (*masriya*). De construction ancienne, je crois qu'il est l'œuvre des Almoravides. Sa porte est proportionnée à sa structure.

Ces installations répondaient à la diversité de fonctions des ports et il faudrait ajouter les madragues ou *al-maḍârib*, les pêcheries ou *al-maṣâ'ib*, les centres de ramassage du corail et autres activités présentes dans les villages du littoral. Dans quelques-uns de ces établissements côtiers, la croissance exceptionnelle de la cité dut entraîner un accroissement parallèle des activités liées à la mer, comme à Ceuta ou Séville. Malgré tout, dans l'ensemble des ports la place des infrastructures demeurait modeste, voire inexistante : si l'on prend l'exemple de Badîs étudié par P. Cressier, on constate que la localité fondée au VIII^e ou au IX^e siècle, dont l'évolution fut incontestablement liée à la vie maritime, ne posséda d'infrastructure portuaire qu'au XIV^e siècle : au village construit à l'embouchure de l'oued Kerker, à la muraille en pisé édifiée à l'époque

un ribat les mêmes mérites qu'à celui qui accomplissait le pèlerinage à la Mekke. On trouve des ribats mentionnés dès le IXe siècle sur le Douro, selon Ibn Ḥayyân[39]. Toutefois, ce furent les offensives des Vikings qui motivèrent leur multiplication le long des côtes à partir de 844. La politique de fortification du littoral par les Omeyyades 'Abd al-Raḥmân II et Muḥammad Ier fut poursuivie par les pouvoirs autonomes, à Pechina en particulier.

Le calife 'Abd al-Raḥmân III acheva l'œuvre de construction de cette première génération. Du côté atlantique la région d'Alcácer do Sal, fortifiée à cette occasion, fut l'objet, dans la presqu'île de Sétubal, de la construction de ribats signalés par al-Râzî. « A la limite des régions de Beja et de Lisbonne, sont des montagnes... que les habitants nomment al-Râbiṭa »[40] ; on en retrouve la trace dans le toponyme Arrábida aux environs de Sétubal, surveillant l'embouchure du rio Sado. De cette époque datent également des édifices dans la région de Silves, selon un texte ancien un juriste du Xe siècle « s'étant retiré dans les ribats de Marjîq (Marachique en Alentejo ?), Silves et Ribâṭ al-Rîḥâna du district de Silves[41] ». Le ribat de Rota, au nord de Cadix, est une autre des fondations de cette période bâties le long de l'océan[42]. Sur le versant méditerranéen, non loin des ribats d'Almeria, celui de Qabta, situé probablement au nord du cap Gata qui ferme la baie d'Almeria, fut élevé au IXe siècle et restauré par al-Ḥakam II en 964. De même, R. Azuar Ruiz a pu dater du Xe siècle, avec une origine probable au siècle précédent, les vestiges du ribat de Dunas de Guardamar, proche de Tarragone et gardant l'entrée du rio Segura. Plus au nord, le ribat de San Carlos de la Rápita fut également édifié durant cette période féconde[43]. Le ribat de Montgó à Denia est peut-être contemporain de l'arsenal. Par ailleurs, nombre de ces ribats qui apparaissent dans les sources, en particulier dans les ouvrages biographiques consacrés à de pieux personnages, furent édifiés à une date mal déterminée, entre la fin du IXe siècle et le XIIe, à Faro, Huelva (Rábida), Fuengorola et Torrox près de Malaga, Xarfa à Almuñecar, la zâwiya de Mazárron vers Murcie, Grau vers Valence.

Sur la côte maghrébine on trouve, en deçà de l'Ifriqya, un certain vide après la région de Bône. Dans la zone occidentale, Ibn

Ḥawqal et al-Bakrî nous permettent de connaître les ribats côtiers construits à la même époque que ceux de l'Andalus omeyyade : ainsi Arzila fut édifiée après la deuxième offensive viking de 858, selon un processus détaillé par al-Bakrî[44]. Le même auteur, travaillant sur l'ouvrage d'Ibn al-Warrâq (fin Xᵉ siècle) pour le Maghreb, dresse une situation valable pour le Xᵉ siècle.

On peut donc penser que les attaques vikings et les rivalités entre Omeyyades et Fatimides, aux IXᵉ et Xᵉ siècles, furent d'excellents motifs à l'édification de ces forteresses d'hommes pieux. Il faut toutefois demeurer prudent car le ou les ribats de Salé furent construits, selon Ibn Ḥawqal, pour combattre les hérétiques Barghawâtas qui vivaient au sud du Bou Regreg, prouvant que toutes les vocations de *murâbiṭûn* se retirant sur le littoral n'étaient pas obligatoirement liées au danger venu des Océans[45]. L'éparpillement apparent des sites énumérés par al-Bakrî, entre l'Ifriqya et le Maghreb occidental, trouve peut-être sa justification dans la répartition des pouvoirs régionaux. Avant Cherchel et Marsâ Maghîla, on ne trouve guère de ces édifices. A Arzeu une concentration de trois châteaux faisait fonction de ribat, alors que la zone était placée dans la dépendance de Tlemcen et Oran et formait un des débouchés du royaume de Tahert[46]. Un autre fort est signalé à proximité de Nakûr, siège de la dynastie himyarite qui eut à souffrir des attaques vikings en 858. Le ribat situé entre Ceuta et Tanger (Qsar el-Seghîr ?) et celui d'Arzila étaient dans la zone mise en valeur par les Idrissides. Ainsi, cette inégale et curieuse répartition des ribats pourrait s'expliquer par la présence ou non de gouvernements régionaux dynamiques ayant ou non des intérêts liés à la mer. De plus, si l'effort d'une défense côtière dans les parages du détroit de Gibraltar n'avait rien de nouveau ni de surprenant, sur l'Atlantique plus au sud, les ribats de Qûz et de Mâssa, particulièrement célèbres à l'époque, tiraient probablement leur existence de leur seul rôle religieux.

L'époque almohade fut une autre période importante pour les fondations de ribats et d'autres édifices de plus en plus répandus, les zâwiyas. Il est difficile de connecter ce développement à l'idée de défense *stricto sensu* de la côte. Le fait est particulièrement remarquable pour Rabat, camp militaire puis capitale dont le nom devait

rappeler la nécessité du *jihâd* et se charger d'un symbole offensif. Quant au ribat fondé par le soufi Ibn Qasî près de Silves au milieu du XIIe siècle, à ceux de Tîṭ ou Safi et aux nombreuses zâwiyas que l'on connaît alors, leur multiplication semblerait venir d'un propos religieux, sous la pression du soufisme. On continue à se battre comme *murâbiṭ* contre l'ennemi chrétien, mais souvent dans d'anciens châteaux ou *ḥuṣûn* rebaptisés ribats parce que les volontaires pieux et célèbres y affluaient : c'est le cas de Juromenha, par exemple, dans la région de Badajoz au moment où la capitale d'Extramadure subissait des assauts chrétiens à la fin du XIIe siècle. Certaines fondations conservaient, toutefois, les deux vocations, militaire et religieuse, comme celle de Badîs où le ribat fut construit probablement au XIIe siècle.

Globalement à partir du IXe siècle, les souverains avaient donc organisé, selon la tradition du limes ou même du thème byzantin[47], une défense longeant la côte et la couvrant du mieux possible. La série des tours de vigie et des ribats était en outre renforcée par une série d'ouvrages défensifs ou de surveillance qui n'étaient pas *a priori* dévolus à cette fonction : mosquées du cap Spartel ou du cap Saint-Vincent – cette dernière doublant le monastère chrétien –, monuments païens tel le phare de Cadix ou même églises comme celles de Marsâ Hâshim. Toutes les installations humaines pourvues de défenses participaient à ce mouvement : al-Bakrî cite pour la côte maghrébine des forteresses qui deviennent, aux XIe-XIIe siècles, de véritables villes comme Hunayn[48]. Chez cet auteur, puis dans l'*Istibṣâr* et dans l'œuvre d'al-Idrîsî, sont mentionnées des localités côtières appelées *qarya* – village – ou bien port ou forteresse – *ḥiṣn* – pour les plus importantes. Tous ces sites n'étaient pas fortifiés[49]. Mais les nombreuses étapes maritimes servant de mouillages aux navires, en particulier dans l'Espagne orientale, et signalées par les textes d'al-Idrîsî correspondaient, même avec des réserves faites sur leurs fortifications, à l'importance du réseau défensif et de surveillance établi sur les côtes de l'Andalus.

L. Azuar Ruis montre bien, dans ses études sur les ribats et atalayas[50], que l'on était loin d'une couverture systématique du littoral, même dans le Levant espagnol. La concentration, dans des zones sensibles, de ces moyens de surveillance et de défense était un

résultat de la politique d'urgence que les Omeyyades ou les Idrissides avaient adoptée en vue de protéger les estuaires ou les abords des cités portuaires importantes : San Carlos de la Rápita, sur l'Èbre, Dunas de Guardamar surveillant le Segura, Rota sur le Guadalquivir, estuaire près duquel on trouvait également la localité al-Masâjid, La Rábida à l'embouchure de l'Odiel et du Tinto, Arrábida surveillant le Sado. L'abondance des moyens de protection et de contrôle était tout aussi marquante près des grandes cités maritimes et pour des raisons similaires : trois ribats défendaient Almería et ses abords ; de nombreux ribats et tours se retrouvent près d'Almuñecar et Malaga ; de même, à Silves au Portugal ou bien à Salé au Maroc, la concentration des établissements défensifs reflétait une conception défensive limitée à quelques points névralgiques, soit voies de pénétration fluviales et les principales villes, surtout celles qui étaient des centres de commandement du pouvoir. L'exemple de Silves est significatif : au nord du cap Saint-Vincent le ribat d'Arrifana puis, au cap lui-même, le monastère et une mosquée permettaient de prévenir du danger avant que les ennemis ne doublent le cap ; au-delà, les tours-forteresses d'Alvor et d'Estombar barraient l'accès à la rivière Arade qui menait à la cité située à neuf kilomètres en amont de l'embouchure. Autour de Silves au moins deux ribats protégeaient la ville du xe siècle.

Le caractère souvent local de ces fondations accentuait encore leur concentration près des ports : à Pechina, à Silves, à Nakûr ou à Arzila c'étaient les gens du lieu qui avaient décidé d'établir des défenses et qui en assuraient la garde. De nouveau à Arzila, selon al-Bakrî, ou bien à Dunas de Guardamar, les autorités centrales, respectivement les Idrissides et le califat omeyyade, ne vinrent qu'avec retard prendre possession d'un emplacement déjà mis en défense par les habitants. Le phénomène se répète avec Ibn Qasî au milieu du xiie siècle à Silves, mais avec des objectifs différents[31]. A côté d'une politique générale du pouvoir central, menée contre les risques d'invasion, s'affirmaient les besoins de protection ressentis par les populations locales et l'on ne sait jusqu'à quel point les émirs idrissides ou les souverains omeyyades ne profitèrent pas de ces initiatives locales pour s'y substituer. S'ajoutait encore à ces préoccupations un autre souci sérieux, celui qu'eut 'Abd al-Raḥmân II de prendre le

contrôle des zones côtières de l'Andalus qui échappaient jusque-là au gouvernement de Cordoue et d'établir, en particulier vis-à-vis du Maghreb, un contrôle fiscal sur le commerce maritime qui se développait alors. Le texte d'al-Ḥimyarî déjà cité et évoquant cette politique indique bien l'importance du phénomène et la nécessité pour le souverain de bien contrôler les grandes villes portuaires où les marchandises arrivaient en larges quantités.

Sur l'architecture des ribats, nos connaissances se limitèrent longtemps aux exemples fameux de Sousse et Monastir, édifiés au IXᵉ siècle et, pour l'époque almohade, à celui de Tîṭ[32]. Des découvertes récentes sur la côte est de l'Espagne montrent, là encore, une diversité qui oblige à la prudence. Le ribat de Dunas de Guardamar fut édifié en plusieurs étapes. A proximité d'une tour vigie, une mosquée fut construite en 933 comme l'indique une inscription ; les édifices « monastiques », séparés des autres, constituèrent un nouvel ensemble daté, par une deuxième inscription, de 944 ; le ribat n'était entouré d'aucune muraille[33].

Dans les ports, la préoccupation défensive ressort au premier coup d'œil, dans les textes et d'après les plans des grands ports comme Almeria, Malaga ou Séville. Le fait n'a rien de surprenant, tant pour l'ensemble des ports médiévaux que pour ceux de l'époque moderne. On y retrouve, le plus souvent, la séparation entre la zone habitée et la grève toujours placée hors de l'enceinte. Parfois, l'urbanisme militaire accentue ce caractère : à Tarifa, la forteresse construite par le califat omeyyade au Xᵉ siècle sépare la ville du port et protège ainsi la première, tout en obligeant les habitants à emprunter le passage fortifié et à payer les droits d'usage[34]. A Saltes, le « port construit » est protégé par la forteresse almohade au nord de l'île[35]. A Séville, M. Valor Piechotta a bien montré que la forme triangulaire d'al-Buḥayra, zone palatiale construite par et pour les souverains almohades, et la présence des deux grosses tours – Torre de la Plata surplombant l'arsenal almohade, Torre del Oro, surplombant le fleuve – se justifient par le souci de protéger à la fois le fleuve et la zone portuaire comprenant l'arsenal[36]. Parfois, l'enceinte jouxtait directement la mer ; à Lisbonne et Faro au moins, les flots pénétraient à marée haute dans la cité : dans la capitale portugaise ces flots submergeaient les bains situés au sud-

est de la cité[57]. De même, la première étape de l'évolution urbaine à Badîs ou à Hunayn passa par l'édification d'un rempart protégeant l'habitat en surplomb. Dans des villes plus importantes, le cas était le même : 'Abd Allâh ibn Zîrî indique que son père, voulant faire de Malaga la porte du royaume de Grenade sur la mer, y fit construire la Qaṣaba ou citadelle sur une hauteur située à l'est.

Certains mouillages étaient cependant dépourvus de voisinages habités : tel était le cas de Moulay Bou Sâlim, lagune située au sud de l'embouchure du Tansift, qui servait de port d'embarquement aux marins d'al-Baṣra et de débarquement à ceux de l'Andalus[58]. Le site fouillé par D. Eustache présente un édifice identifié comme un entrepôt avec magasins et silos, entouré d'un enclos ; les fouilles de B. Rosenberger à Qûz ont permis de mettre au jour le même genre d'édifice[59]. Chaque fois, l'isolement de ces entrepôts, dans une lagune ou à l'embouchure d'un fleuve non navigable, était commandé par leur rôle d'escale. Du reste, al-Bakrî évoque pour Qûz le fait qu'il s'agissait du port de la grande cité d'Aghmât, à l'intérieur des terres, comme Moulay Bou Sâlim était le port d'al-Baṣra. Plus au sud, à Mâssa et à Nûl, la description des sites indique la même organisation : les gens du Sous et de la vallée du wâdî Nûl y entraient en contact avec les marins venus du nord pour faire commerce. De plus, à Qûz et à Mâssa la réputation des ribats favorisait la tenue de marchés durant la bonne saison de navigation. L'existence de ces mouillages, au sud du Maroc, ne se justifiait que par l'essor économique et, surtout, agricole ou minier des vallées voisines[60]. Les sites urbains ou les entrepôts se trouvaient dans l'arrière-pays.

Les installations urbaines protégées, le long des littoraux musulmans, complétaient donc une chaîne importante de défense constituée des forteresses – *ḥiṣn* ou ribat – et des tours, tantôt défensives, tantôt de surveillance et de communication, qui s'ajoutaient aux entrepôts. Des arsenaux, eux-mêmes véritables forteresses renforçant les enceintes urbaines, partait l'ensemble des ordres qui coordonnaient tout le système, du moins lorsque le pouvoir central contrôlait véritablement ces zones côtières. L'administration portuaire marquait donc l'emprise du pouvoir sur une activité maritime elle-même liée à la croissance de la cité. On constate,

par les témoignages textuels ou archéologiques, que l'établissement de ribats pour défendre les côtes fut ainsi le point de départ d'une véritable croissance urbaine à Arzila, voire à Badîs, même à Pechina. Certains sites habités comme Ténès ou Oran tirent leur origine des échanges maritimes. Plus généralement, des cités déjà importantes par leur rôle administratif surent profiter de leur situation de ports, accroissant ainsi leur richesse : à Séville, les grandes familles qui tenaient le pouvoir avaient pris le contrôle du commerce maritime qu'elles encourageaient, en particulier pour exporter les produits de leurs propriétés. A Ceuta où l'arrière-pays n'offrait que peu de possibilités de mise en valeur, les familles, plus qu'ailleurs, vivaient de la mer. A une échelle plus modeste, la croissance de cités comme Badîs ou al-Mazamma s'expliquait par leurs relations avec l'Andalus ou bien par le profit tiré du cabotage et non par leurs relations avec l'arrière pays avant le XIIIe siècle.

Chapitre IX

L'IMPLICATION DU POUVOIR DANS LA VIE MARITIME

Les études sur l'Orient et singulièrement sur l'Égypte[1], particulièrement riche en documents à ce sujet, donnent une idée de l'ampleur des liens ayant pu exister entre pouvoir et vie maritime dans le monde musulman et permettent de disposer d'éléments souvent beaucoup plus complets que n'en offrent les travaux relatifs à l'Occident musulman[2]. On y découvre le rôle joué par le pouvoir souverain dans la vie maritime ainsi que les modalités de participation, à la fois directe et indirecte, du pouvoir et de ses représentants dans ce domaine. L'implication directe concerne l'administration portuaire et maritime, tant au niveau des empires qu'à celui des régions ou des localités. Cette administration régissait la vie militaire, dont on a vu pour l'Occident les principales articulations, la vie commerciale – donc toute forme de navigation – et, de manière indissociable, la fiscalité. D'où certains aspects juridiques qui représentent une part essentielle de l'emprise du pouvoir sur la navigation. L'implication indirecte découlait de la place que tenaient personnellement les représentants du pouvoir et leurs proches dans les activités économiques, particulièrement dans les investissements de caractère maritime. Toutes ces données demandent toutefois à être nuancées en fonction de traits propres à l'Occident musulman et à son histoire.

1 – NAVIGATION ET ADMINISTRATION

L'administration musulmane de l'Andalus concernant la vie maritime ne nous est connue qu'à partir de l'époque omeyyade, et encore de manière très partielle, y compris pour le Xᵉ siècle. Pour les royaumes berbères du Maghreb, ceux des Idrissides, de Nakûr ou de Tahert, notre ignorance en la matière est à peu près totale, nous privant ainsi de deux siècles d'histoire administrative dans cette région[3].

Nous avons vu que l'emprise des Omeyyades sur la plupart des régions côtières de leur territoire fut véritablement en place sous 'Abd al-Raḥmân II (825-852), sauf dans la zone du détroit contrôlée depuis la conquête : l'émir envoya des gouverneurs ou des préposés aux impôts *('âmil)* dans des villes comme Lisbonne et mit en place un réseau de surveillance des mers impliquant la construction de ribats et de tours de vigie, afin de prévenir les attaques des Vikings mais aussi pour contrôler les échanges avec le littoral africain et établir une fiscalité sur ce type de commerce[4]. Après avoir rétabli la souveraineté sur l'ensemble de son empire, le calife 'Abd al-Raḥmân III étoffa l'administration omeyyade sur les zones côtières et maritimes.

Pour la marine, le centre de commandement était l'amirauté ou *dâr al-ṣinâ'a* ; les autres établissements de Séville ou d'Algeciras par exemple étaient dirigés par un *qâ'id* ou commandant : ainsi en 931 le gouverneur d'Algeciras, le *qâ'id* Umayya ibn Isḥâq al-Qurashî, dirigea l'expédition aboutissant à la prise de Ceuta. Le centre principal, Almeria à partir des années 940, était également commandé par un général-gouverneur et Ibn Ḥayyân dans divers passages donne les indications suivantes :

> En muḥarram [933] al-Nâṣir destitua 'Abd al-Malik ibn Sa'îd, connu sous le nom d'Ibn Abî Ḥamâma, de la ville de Pechina et nomma à sa place Aḥmad ibn 'Îsâ ibn Aḥmad ibn Abî 'Abda, en plus de son poste de gouverneur du district *(kûra)* d'Elbira, le chargeant de réparer la flotte qui se trouvait dans l'arsenal d'Almeria, de la mettre en état, l'augmenter et l'équiper avec tout le nécessaire... Lorsqu'il eut terminé tout cela, al-Nâṣir lui envoya les mercenaires de Cordoue, avec le général Sa'îd ibn Yûnus et 'Amr ibn Maslama al-Bâjî, pour qu'ils mènent l'expédition qu'il avait ordonnée[5].

Outre l'entretien de la flotte et l'organisation d'expéditions, les gouverneurs devaient à la fois mettre en défense la zone qui leur était confiée, enrôler et payer les soldats gardant la côte ainsi que les équipages des navires ; la capitale pouvait envoyer en supplément des mercenaires et des soldats comme ce fut le cas en 933. Les fonctions de ces officiers ressemblaient à celles du gouverneur maritime oriental évoquées par l'auteur de Bagdad, Qudâma ibn Ja'far (Xe siècle), dans son *Livre de l'impôt foncier*[6].

Cette spécificité de l'administration portuaire concernait tout autant le domaine militaire que celui du commerce : les traités de police de marchés, étudiés en particulier par P. Chalmeta, étaient des ouvrages juridiques rappelant les principes de l'administration urbaine et les règles de moralité dont le cadi ou le muhtasib, appelé aussi « préfet du marché » ou *ṣâḥib al-sûq*[7], contrôlaient l'observance. Les deux principaux traités connus concernent précisément la ville de Séville vers 1100 – traité rédigé par le juriste Ibn 'Abdûn – et celle de Malaga au XIIIe siècle – œuvre du muhtasib de la ville, al-Saqaṭî. Dans les deux cas, ces textes n'envisagent l'administration ni des arsenaux ni de la zone portuaire. Cette dernière séparation semble s'être inscrite dans la durée puisque, comme le remarque P. Chalmeta dans son introduction à la traduction d'al-Saqaṭî, elle fut reprise par les chrétiens de la péninsule dans leur ensemble : en Aragon, par exemple, il existait des *zalmedinos marítimos*[8]. Ibn 'Abdûn, dans le texte cité plus haut, précise que le port au bord du Guadalquivir est et doit rester une zone gouvernementale, libre de toute enclave privée ; il évoque, à son sujet, la liberté qu'avaient les marchands étrangers d'y traiter des affaires, le rivage du fleuve étant en quelque sorte placé dans un cadre d'extraterritorialité. Ce paradoxe permettait aux navires chrétiens d'y mouiller avec, dans leurs cales, des esclaves musulmans récemment capturés, selon les termes mêmes d'une *fatwâ*. Le texte d'al-Saqaṭî qui concerne l'époque almohade aborde lui aussi à plusieurs reprises les problèmes maritimes : il indique les pièces nécessaires à la fabrication d'un navire et à son équipement ; on y voit que son auteur était responsable, comme muhtasib, à la fois du comportement des marchands dans la cité et de celui des transbordeurs du port. Mais pas plus al-Saqaṭî qu'Ibn 'Abdûn n'évoquent l'administration

portuaire proprement dite, prouvant qu'elle échappait à la juridiction du cadi et du muhtasib[9].

Le commandant responsable des affaires maritimes gouvernait aussi bien les ports où se trouvait un arsenal que ceux, également importants, où il n'existait qu'une zone portuaire sans construction spécifique destinée aux vaisseaux, comme à Malaga avant l'époque mérinide. En Afrique, Ceuta devint le centre de commandement naval pour les opérations menées vers les régions disputées aux Fatimides ; toutefois Tanger jouait également un rôle important. Ce dispositif explique que chaque capitale portuaire des émirs des Taifas qui avaient substitué leurs pouvoirs à celui du califat omeyyade ait pu disposer de marines et de leurs infrastructures d'entretien. Dans les arsenaux les plus importants comme Denia, Ceuta ou Séville, la flotte jouait un rôle particulièrement actif, militaire et commercial. Même les émirats plus modestes comme ceux d'Huelva-Saltes ou de Silves disposèrent également d'escadres. L'importance que les émirs accordaient à ce fait tenait certes à son intérêt économique, mais aussi au prestige qui s'attachait alors au domaine maritime et aux instances permettant de le contrôler, la possession d'une marine étant devenue une marque de souveraineté au même titre que celle d'une grande mosquée et d'un palais gouvernemental au sein de la cité. C'est ce que souligne très clairement Ibn 'Abdûn pour le port de Séville en 1100 et la situation ne changea pas sous les maîtres suivants du pouvoir.

Ainsi comprend-on qu'à l'époque des Almoravides et des Almohades, malgré le poids croissant des cadis dans l'administration musulmane, le port et les navires fussent demeurés dans la dépendance directe de l'autorité centrale, selon les propos d'Ibn 'Abdûn mettant la ville du ressort du cadi et le port, du ressort du souverain almoravide. C'est ainsi que les navires du gouvernement, qui pouvaient être loués à des particuliers en temps de paix, appartenaient au pouvoir central car ils relevaient du port et de l'arsenal sévillans[10]. Les Almoravides et Almohades usèrent du procédé avec la même souplesse que les Omeyyades[11]. Le deuxième souverain almoravide, 'Alî ibn Yûsuf, concentra le commandement de la flotte entre les mains des Banû Maymûn ; mais, par ailleurs, les ports importants disposaient comme auparavant de structures

permettant de défendre les côtes et d'entretenir une flotte. A cette occasion Tanger et Qsar el-Seghîr, du fait de l'importance des traversées de troupes vers l'Andalus, acquirent un rang important. De même, le récit des conquêtes almohades montre que des ports comme Oran ou Alger étaient devenus des centres administratifs maritimes[12].

Sous les Almohades, le système était demeuré le même dans sa conception. Toutefois, là encore, les souverains s'adaptaient aux circonstances en confiant aux *sayyid*, proches parents du souverain, les postes de commandement dans les villes importantes de l'empire. En 1156, pour mieux coordonner le programme de construction navale et la garde du détroit en vue d'une grande expédition contre les chrétiens – celle de 1157 qui aboutit à la prise d'Almeria –, 'Abd al-Mu'min, sur les conseils des gouverneurs almohades et des princes de la famille responsables de Ceuta, décida de regrouper sous un seul gouvernorat Ceuta, Tanger, la côte des Ghomâras, Tarifa, Algeciras et Malaga. Un autre exemple concerne Oran, port de Tlemcen, qui reçut en 1184 la visite des amiraux de la flotte, venus de Ceuta pour reprendre à 'Alî ibn Ghânya les villes d'Alger et Bougie/Bejaia ; l'administrateur local chargé de l'entretien de la flotte et de l'administration portuaire se retrouvait sous les ordres du *sayyid* qui avait en charge la région et l'organisation des expéditions ; en 1184, il s'agissait d'Ibrâhîm ibn Jâmi', assisté d'Abû Muḥammad ibn 'Aṭṭûsh et d'Aḥmad al-Ṣiqillî chargés de conduire la manœuvre[13]. La différence avec les époques précédentes tenait au fait que les commandements étaient tous confiés à des membres de la famille, secondés par les administrateurs almohades ou *ṭullâb* pl. de *ṭâlib*. Le commandement naval couvrait aussi bien les actions militaires que le domaine du commerce, le souverain demandant, dans la lettre de 1156, à ce que les autorités se chargent d'empêcher tout échange maritime entre Ceuta et l'Andalus tant que les côtes de la péninsule ne seraient pas passées sous le contrôle almohade[14]. Ce lien entre les deux secteurs s'expliquait d'autant mieux que les mêmes navires et équipages pratiquaient la guerre et le commerce, la fiscalité étant par ailleurs un point sensible du contrôle des activités maritimes.

2 – L'ADMINISTRATION FISCALE

Ce fut en constatant l'importance du trafic entre les ports idrissides du Maghreb et de l'Andalus que l'émir omeyyade ʿAbd al-Raḥmân II décida de contrôler et limiter ce trafic, dans un dessein sécuritaire mais également et, sans doute surtout, dans un dessein fiscal. Ibn Ḥawqal confirme l'existence d'une taxation spécifique pour les produits venus par mer à l'époque califale, « taxes douanières ou *marâṣid* sur les nombreuses marchandises qui entrent ou qui sortent à bord des navires » s'ajoutant à la dîme ou *aʿshâr* payée par les marchands et relevant d'une administration particulière[15]. Le même auteur apporte des précisions similaires à propos du port de Ténès, fondation des Andalous, qui, selon lui, restait leur principale porte d'entrée en Afrique du Nord. Il mentionne les autres ports maghrébins sous contrôle fatimide où les Andalous avaient l'autorisation d'aborder : à Tabarqa l'auteur oriental précise qu'on payait les mêmes taxes que celles évoquées pour l'Andalus[16]. Ces informations tendent donc à montrer que les Omeyyades comme les Fatimides avaient organisé un système de droits imposés à l'ensemble des marchands, « étrangers » ou non. Ces marchands payaient une taxe de dix pour cent, le *ʿushr* pl. *aʿshâr*, sur la valeur de la marchandise, ce qui correspondait au régime connu ailleurs, en Orient ou en Égypte[17]. S'y ajoutaient comme autre taxe les droits de douane ou *marâṣid*, là encore existant dans les deux empires, mais dont on ne connaît pas le taux. Du même coup, on constate que n'étaient pas appliqués en Occident les principes généraux, établis selon les préceptes coraniques et la jurisprudence de la fiscalité bagdadienne sur les marchandises, que l'on connaît par le *Kitâb al-Kharâj* d'Abû Yûsuf au IXe siècle et qui fixaient le montant des taxes prélevées sur les marchands à 2,5 % pour les musulmans, 5 % pour les « tributaires protégés » ou *dhimmî* et de 5 % et 10 % pour les étrangers[18]. Quant aux taxes de douane ou *marâṣid*, elles sortaient du domaine canonique.

L'autre donnée fournie par ces informations que confirment encore les sources égyptiennes concerne la répartition géographique. Les marchands devaient se présenter, pour acquitter leurs

droits, dans les seuls ports autorisés par le pouvoir : il est plusieurs fois question d'Almeria comme porte de l'Andalus sur la Méditerranée et l'on peut se demander si la présence d'une *qayṣariya* réservée aux marchands et incluse dans l'arsenal du port omeyyade n'avait pas pour raison d'être la surveillance du trafic. Ibn Sa'îd al-Maghribî, au XIIIe siècle, situait justement dans ce port l'arsenal et la douane ou *dîwân* de l'Andalus[19]. Ainsi dès le Xe siècle, une organisation que les traités passés avec les chrétiens permettent de mieux connaître à partir du XIIe siècle était en place dans ses principes, même si de nombreux points restent obscurs.

Certaines imprécisions de l'époque omeyyade se maintinrent, malgré tout, aux périodes suivantes. Au-delà des remarques très générales d'auteurs comme Ibn Ḥazm sur les abus des émirs des Taifas, on distingue parmi ces abus la mise en place de taxes supplémentaires : Ibn 'Abdûn en 1100 dénonçait la perception, en plus de droits de douane qui n'étaient guère du ressort du cadi, de droits d'entrée dans la cité, *qabâla* ou *marâṣid*, qui étaient excessifs[20]. Les taxes portuaires d'octroi ou, sur les fleuves, les taxes « à la chaîne » levées par les Almoravides semblent avoir été dans leur ensemble les mêmes que celles de leurs prédécesseurs, mais il est difficile de vérifier à chaque fois les taux pratiqués. En revanche, les principes ne changèrent guère, dénoncés avec virulence par l'imam almohade Ibn Tûmart[21].

Pour l'époque almohade, nous retrouvons la volonté de limiter à quelques ports la possibilité offerte aux chrétiens de commercer avec les musulmans. Pour l'Andalus, Almeria devint à nouveau, à partir de 1160, le port de passage obligé pour les Pisans ou les Génois. Au Maghreb, à Ceuta ou Oran, les Génois, d'après le traité de 1160, payaient 8 % de droits d'entrée, mais les taux montaient à 10 % à Bougie/Bejaia. Une autre évolution amena les Almohades à empêcher, avant 1212, les chrétiens à venir commercer sur l'Atlantique : en effet, entre 1157 et 1180, les traités laissaient les Génois, Pisans et Marseillais arriver à Salé, alors qu'à partir de 1180, seul Ceuta leur était accessible[22]. Les témoignages concernant ce dernier port prouvent que l'impôt, plus ou moins affermé, échappait au contrôle central du makhzen c'est-à-dire de l'adminis-

tration fiscale du souverain, alors que son fonctionnement suscitait de nombreux soulèvements politiques.

La multiplicité des organismes reconnus dans la cité indique aussi la complexité du système. C'est encore Muḥammad al-Anṣârî qui nous fournit les informations les plus complètes ; mais on ne peut assurer à quelle date avaient été mises en place les institutions. La douane comprenait quatre organismes chargés de la fiscalité. Le *dâr al-ishrâf* ou maison des offices était chargé des relations commerciales avec les chrétiens qui disposaient de fondouks[23]. L'office de déballage et d'emballage avait à peu près le même rôle, peut-être spécialisé pour le trafic de certains produits comme les épices ; l'office de construction veillait sur l'arsenal et la flotte. Cette complexité et, surtout, le flou régnant sur la fiscalité musulmane en général découlaient en grande partie de l'opposition qui existait entre une fiscalité légale et une autre, illégale. Cette dernière, pratiquée par tous, et par nécessité comme le remarquait Ibn Khaldoun, offrait des arguments de poids aux ennemis du régime ; de ce fait, les souverains voulant rester discrets utilisaient des termes empruntés aux impôts licites pour couvrir des taxes illégales ou *mukûs* dont ils rendaient l'identification malaisée. Mais il y avait aussi les effets de l'emprise locale sur une taxation déjà complexe : nous avons vu ainsi qu'à Séville et Ceuta les autorités appliquaient leur propre système plus ou moins dérivé des règles centrales. Dès lors, une vision claire de la fiscalité, en outre largement viciée par la corruption, demeure impossible.

Il existait cependant d'autres formes d'intervention des pouvoirs. Les sources apportent plusieurs anecdotes sur la rétention des navires. Al-Mu'tamid ibn 'Abbâd et Suqût al-Barghawâṭî de Ceuta, qui se firent la guerre au XIe siècle pour des raisons commerciales, gardaient ainsi de force des marchands et des navires de part et d'autre[24]. Ainsi encore, des traités juridiques concernant la location des navires, ceux d'Ibn Abî Firâs aux Xe-XIe siècles et d'al-Jazîrî au XIIe siècle, contiennent des clauses d'invalidation de contrat pour le cas où les navires étaient retenus par le pouvoir *(man' al-sulṭân)* jusqu'à la fin de la saison de navigation[25]. De même, pour éviter les départs précipités, les musulmans conservaient en caution, d'après ce que disent les traités avec les chrétiens, les ancres et une partie

du grément jusqu'à ce que les taxes douanières soient payées ; on ignore si le système existait pour les navires musulmans, mais rien ne laisse supposer le contraire.

Quant aux domaines des prix, les études y montrent un interventionnisme très limité des gouvernants. P. Chalmeta indique que les causes principales des variations ne sont pas à chercher dans un contrôle des prix exercé par le pouvoir, mais beaucoup plus dans le coût des transports, les risques et ainsi de suite. Cette influence gouvernementale limitée, mais non nulle comme le montre l'intervention de muhtasibs à ce propos sur les marchés[26], tient à plusieurs facteurs, notamment au fait que les taxes sur le commerce, de façon générale, et sur le commerce maritime, en particulier, jouaient peu dans les revenus du makhzen – 10 à 15 % environ – par rapport aux revenus de la terre[27]. De même, les interdits traditionnels, à propos des armes ou de produits « sensibles » qui apparaissent dans les *fatwâ*, ne semblent que difficilement avoir joué sur l'évolution du commerce et des prix[28]. Les juristes étaient plus réservés, d'une manière générale, sur l'intérêt que l'on pouvait avoir à aller commercer en territoire chrétien, mais plus pour des raisons morales qu'économiques.

3 – LE CONTRÔLE JUDICIAIRE

Les sources juridiques constituent à leur tour un fonds essentiel pour notre connaissance des affaires maritimes de l'Occident musulman. Un nombre important de manuscrits, conservés notamment à Madrid et non encore édités, sont l'objet de thèses récentes ou en cours, qui montrent un intérêt neuf[29], et ils ont été recensés dans trois études de fraîche date[30]. A partir de ces mises au point et de recherches sur les *fatwâ*[31], nous disposons aujourd'hui d'informations touchant notamment les décisions prises par des membres de l'école de droit malikite qui a toujours dominé dans l'Occident musulman.

Comme tous les autres problèmes de société, ceux qui concernaient la navigation furent l'objet de l'intervention des juristes de

façon théorique et de façon pratique, la première démarche étant de réfléchir sur les cadres juridiques du fonctionnement de l'activité maritime selon les habitudes et à partir des sources canoniques traditionnelles. De fait Saḥnûn, le grand disciple occidental du fondateur du malikisme, Mâlik ibn Anas, reprit dans sa *Mudawwana al-kubrâ*, l'un des traités les plus largement diffusés au Maghreb et dans l'Andalus par l'intermédiaire de son disciple Ibn al-Qâsim, quelques aspects généraux concernant la navigation. A partir de ces bases, les ouvrages de jurisprudence se multiplièrent. Certains ont été conservés, nous livrant sous cet angle un tableau de la vie maritime. S'il est question des voyageurs en mer à plusieurs reprises comme dans le *Muntakhab al-aḥkâm* d'Ibn Abî Zamanîn au Xᵉ siècle[12], la matière principale abordée concerne les conditions de location des navires pour le transport de marchandises ou de passagers. L'ouvrage essentiel en la matière nous vient, aux Xᵉ-XIᵉ siècles, du juriste Ibn Abî Firâs originaire de Saragosse et son titre même, *De la location des navires* ou *Akriyat al-sufun*, est significatif de son contenu. D'autres enseignements proviennent d'ouvrages sur les « formules notariales » *(wathâ'iq* et *shurûṭ)*, qui sont également consacrés en grande partie à l'étude des conditions de location des navires[13]. Trois d'entre eux sont essentiels pour la période et la zone ici considérées. Celui d'al-Mughîth (mort en 1066), le *Kitâb al-Muqni' fî 'ilm al-shurûṭ*, fut repris et continué par al-Buntî, mort en 1070. Au XIIᵉ siècle al-Jazîrî (mort en 1189) enrichit, dans son *Maqṣad*, les passages consacrés aux problèmes de location par d'autres données évoquant les conditions de construction des navires et apportant en la matière des informations sur les types et les noms. Enfin un Grenadin du XIVᵉ siècle, Abû l-Qâsim ibn Salmûn (mort en 1366), reprend, dans son *Kitâb al-'Iqd al-munaẓẓam li l-ḥukkâm*, les formulations des ses prédécesseurs.

A côté de ces ouvrages sur la théorie juridique, on trouve les *fatwâ* concernant les cas pratiques. Quelques-uns de ces cas apparaissent dans des ouvrages déjà cités comme celui d'Ibn Abî Firâs, le *Kitâb Akriyat al-sufun* où six exemples illustrent la théorie. Mais la plupart des consultations juridiques nous sont connues par des recensions comme celle d'al-Wansharîshî, juriste de Fès du XVᵉ siècle, qui voulait disposer de la collecte la plus abondante possible en

matière de jurisprudence malikite : dans le travail que V. Lagardère a récemment consacré à cette recension, certaines consultations juridiques touchent ainsi au domaine de la navigation. D'autres *fatwâ* rassemblées par des grands cadis permettent d'apporter de meilleures précisions sur des aspects importants de la vie maritime comme les noms de navires. Le *Kitâb al-Masâ'îl* d'Ibn Rushd, grand cadi de Cordoue sous les Almoravides et grand-père du philosophe Averroès[34], et le *Kitâb Aḥkâm al-kubrâ* d'Ibn Sahl (mort en 1093) sont à signaler[35]. Enfin des études récentes permettent de bien connaître le fonctionnement de la justice dans la zone occidentale car le poids considérable des juristes, qui ne fit que s'amplifier du Xᵉ au XIIIᵉ siècle, tenait d'abord à leurs rôles de juges. Les grands cadis étaient chargés, lors de litiges sur des jugements rendus par les cadis de province, de statuer sur des questions non prévues par la jurisprudence.

Les *fatwâ* qui nous rapportent des exemples concrets et qui nous intéressent par la question posée plus que par la réponse évoquent des cas précis, parfois replacés dans le temps et l'espace, de toute manière cadrés par le nom du *muftî* qui est l'auteur de la *fatwâ* ou qui est cité par son auteur. La réponse, quant à elle, indique parfois la chaîne jurisprudentielle dont s'est servi le *muftî* pour faire reposer sa réponse sur des cas antérieurs révélés à cette occasion. Ainsi, pour une question posée sur le transbordement du blé à terre, Ibn Rushd, mort en 1126 à Cordoue, se réfère à Ibn al-Qâsim, mort en 806 en Ifriqya[36]. Parfois les chaînes de références sont beaucoup plus importantes et nombreuses[37].

Parmi de très nombreux cas impossibles à répertorier dans leur ensemble, quelques-uns reviennent souvent, d'autant que la plupart des écrits juridiques ou notariés portaient sur le phénomène du nolissement ou location des navires. Les contrats dressés à ce propos étaient fondés sur une connaissance préalable, la plus complète possible, des conditions du transport (destination, durée), de son prix et du contrat de commandite éventuel, ainsi que du chargement. Les juristes établissaient une différence, fondamentale à leurs yeux, entre deux types de contrats : dans l'un, celui qui louait le navire *(mukrî)* pouvait choisir de connaître et d'établir tous les détails à l'avance comme, par exemple, le détail du matériel

embarqué sur le navire ; dans l'autre, il préférait une garantie globale, sans que soient précisées la nature des objets transportés ni les escales *(maḍmûn)*[38]. Le locataire était en général un marchand ou son représentant mais aussi, parfois, le capitaine du navire[39]. Les litiges découlaient de contretemps dont les plus communs étaient la tempête ou la piraterie. Les ouvrages théoriques prévoyaient le type de réponse permettant de garantir les propriétaires du navire contre les effets de la tempête ou bien les marchands contre les détournements[40]. On constate, à ce propos, que les contrats contenaient eux-mêmes l'assurance du transporteur ou du bailleur du navire, ce qui revenait à ne pas prévoir de véritable assurance, frein incontestable à l'essor des affaires.

Les autres types de cas traités très couramment concernaient le *qirâḍ* qui s'apparentait soit à la commandite soit, lorsqu'il y avait association *(shirka)* entre plusieurs capitalistes dont l'un était également l'agent voyageur, à la *societas*[41]. Le *qirâḍ* représentait la forme normale adoptée par les marchands : un ou plusieurs d'entre eux, capitalistes, confiaient à un agent une somme que celui-ci devait utiliser pour des achats et des ventes, là aussi selon des modalités prévues à l'avance ou bien en fonction de ses propres choix. En général, le partage des bénéfices se faisait sur la base de soixante quinze pour cent pour le bailleur qui apportait la somme entière, et des deux tiers dans le cadre d'une *societas*. Beaucoup de ces commandites conduisaient l'agent à utiliser des navires pour voyager parfois fort loin. On imagine aisément la quantité importante de litiges qui pouvait découler de ce genre de contrat qu'illustre le cas suivant :

> Un homme confie des dinars et un navire à quelques personnes et leur dit : « De ce que vous gagnerez, deux tiers seront pour moi et un tiers pour vous ». Cette convention est-elle valable ? [*Réponse*] Cette convention sera annulée si les gérants n'ont pas commencé le travail. S'ils l'ont commencé, [*ils devront*] le fret dû par un navire pareil. Quant aux dinars, ils seront présumés leur avoir été confiés à titre de commandite, avec les profits dus à leurs pareils[42].

Les juristes occidentaux, pour appuyer leurs thèses, faisaient appel à une jurisprudence qui remontait très fréquemment au IXᵉ siècle et qui s'était développée en Égypte et en Ifriqya. Ainsi,

l'ouvrage d'Ibn Abî Firâs était la reprise d'un autre ouvrage, dû à Muḥammad ibn 'Umar al-Iskandarânî, lui-même d'origine andalouse, qui avait vécu à Kairouan, en Crète, puis à Alexandrie jusqu'à sa mort vers 923. Ibn Abî Firâs pour sa part avait séjourné en Orient et plus particulièrement à Kairouan et à Alexandrie avant de se retirer à Sousse. Il cite de très nombreux maîtres malikites égyptiens et kairouanais, tous du IXᵉ siècle[43], et mentionne des ports comme Sousse, Mahdia, Tunis ou Alexandrie. Son utilisation du texte d'al-Iskandarânî et sa propre formation dans deux centres originels du malikisme sont typiques de l'influence orientale qui caractérise l'ensemble des écrits juridiques[44]. La même tendance se retrouve dans les *fatwâ*. Si l'on considère le *Mi'yâr* comme représentatif à cet égard, on y perçoit les effets de la tradition orientale, surtout kairouanaise[45]. Les cadis de cette dernière ville sont souvent pris comme référence par ceux de Cordoue ou Grenade dans l'Andalus et par ceux de Tlemcen au Maghreb. Là encore, les destinations citées des navires sont majoritairement les ports d'Ifriqya et de Sicile ainsi qu'Alexandrie.

Il semble donc que le droit maritime occidental fût largement issu des codes orientaux. Le poids de l'Orient et de l'Égypte apparaît très important, en particulier celui de l'Égypte au IXᵉ siècle, dont les juristes sont souvent cités à un moment où se développaient dans la région le commerce et la marine : le fait laisserait penser que les codes byzantins ont servi de base de réflexion non seulement pour l'Égypte mais également pour l'Occident[46]. Puis, aux époques aghlabide et fatimide, les juristes malikites de Kairouan et de Mahdia auraient à leur tour joué un grand rôle dans l'élaboration du droit maritime adopté par l'ensemble de l'Occident musulman.

Les traités juridiques et les *fatwâ* soulignent en tout cas la grande unité de l'école malikite en Occident, au moins pour le domaine maritime. Non seulement les juristes de Cordoue ou de Fès avaient accès aux sentences rendues anciennement par les juristes d'autres régions, mais ils les connaissaient eux-mêmes fort bien et correspondaient avec eux : ainsi, à l'époque almoravide, le cadi de Murcie 'Abd al-Mun'im ibn Marwânî ibn Sajḥûn envoya un jugement à son cousin 'Abd Allâh, cadi de Tlemcen, en lui disant :

« Tu connais mon écriture et je connais la tienne. Dans ces conditions, peu importe selon moi la qualification de ceux qui transmettent nos messages ». Par ailleurs, le calife 'Alî ibn Yûsuf ordonnait que ceux qui transmettaient ces messages soient irréprochables, signe qu'il y avait une correspondance très soutenue[47].

4 – GENS DE POUVOIR ET ACTIVITÉS MARITIMES

Un autre fait établi pour l'ensemble de la Méditerranée islamisée était que les élites proches du pouvoir participaient, à titre individuel et personnel, aux activités et aux affaires maritimes. Les auteurs orientaux en fournissent de nombreux exemples : Nâṣir-i Khusraw indique qu'à Tripoli, en 1047, le maître du pays possédait ses propres navires faisant du commerce à Byzance, en Sicile et en Occident[48]. Les papiers de la Geniza indiquent fréquemment la présence, dans des convois de marchandises, de navires princiers. La description d'un convoi quittant Alexandrie en direction de Tripoli et de Séville, vers le milieu du XIe siècle, en donne un aperçu significatif : sur vingt-deux navires, deux appartenaient au gouverneur d'Alexandrie, un à un vizir, un autre appelé al-Râ'isa était affrété par une dame de haut rang ; enfin un autre bateau était celui du souverain tunisien al-Mu'izz[49].

De semblables mentions concernent l'Occident musulman. Les mêmes sources de la Geniza font état de navires de commerce appartenant à Muḥammad ibn Maymûn. De même, à plusieurs reprises, on voit cités les navires de commerce appartenant à 'Alî ibn Mujâhid de Denia (1044-1075). En particulier, Ibn al-Khaṭîb signale l'envoi, par l'émir de Denia, d'un navire de blé en Égypte au moment où ce pays souffrait de famine, navire qui revint chargé de produits précieux[50]. On a vu également que le maire du palais Ibn Abî 'Amir al-Manṣûr s'intéressait de près au trafic du blé à Séville, alors même que sa famille avait fait fortune en partie dans cette région.

Quelques villes présentent le moyen d'analyser encore mieux l'implication de l'aristocratie dans la vie maritime. Le cas le plus

spectaculaire est celui de Ceuta où beaucoup de grandes familles avaient des intérêts dans le commerce ou la pêche, l'arrière-pays ne laissant guère les moyens d'y investir sur une large échelle ; l'étude de H. Ferhat sur la cité montre, entre le XI^e et le XIII^e siècle au moins, des liens étroits entre les familles de juristes et les affaires maritimes, moyen courant d'existence. A Séville les informations ne manquent pas non plus sur les liens entre aristocratie et commerce par mer. Ibn 'Abdûn en donne plusieurs exemples. En particulier, il indique que les navires du gouvernement servaient aux particuliers, en temps de paix, pour faire du commerce. On a pu constater que le prince abbadide al-Mu'tamid avait fait lui-même construire un énorme vaisseau pour commercer entre Séville et Tanger et qu'il n'hésita pas à faire la guerre à son concurrent direct, Suqût al-Barghawâṭî, pour défendre les intérêts des Sévillans dans la zone du détroit[31]. Les liens entre les dirigeants sévillans et la mer étaient déjà anciens : dès le IX^e siècle Ibn Ḥajjâj, durant l'anarchie de l'émirat de 'Abd Allâh (886-912), profitait des installations portuaires et de la flotte pour nouer des relations maritimes à caractère marchand[32].

L'implication des élites sévillanes dans le commerce lointain par mer nous est expliquée indirectement par al-Râzî : « L'Aljarafe produit une huile excellente que les bateaux exportent vers l'Orient ; la production est si abondante que, si on n'exportait pas de cette huile, les habitants ne pourraient la garder ni en tirer le moindre prix »[33]. Les sources arabes et chrétiennes – le Repartimiento de Séville en particulier – montrent l'importance des biens agricoles possédés par ceux-là mêmes qui occupaient les postes clés de la cité, en particulier dans l'Aljarafe à l'ouest de Séville. Les ouvrages de botanique, presque tous écrits par des membres de cette aristocratie, révèlent, tout autant que les propos d'al-Râzî, l'importance des cultures à caractère commercial et le profit qu'en tiraient les propriétaires terriens de la capitale andalouse, en particulier par l'exportation maritime[34]. Du reste, les papiers de la Geniza qui évoquent la régularité et l'importance du trafic entre Séville et Alexandrie confirment cette tendance[35].

On constate, dans deux des plus grands ports de la zone musulmane occidentale, l'implication directe des élites dans l'essor mar-

chand. Du coup, les intérêts commerciaux et maritimes, militaires et mercantiles, étaient finalement liés. Même si, à Séville au moins, le commerce maritime n'était pas devenu l'activité principale de la cité et seulement un prolongement de ses autres moyens de profit, les bénéfices s'avéraient suffisamment élevés, et l'enjeu suffisamment important, pour que les dirigeants, soutenus par les grandes familles de la ville, contrôlent l'ensemble des liaisons maritimes et adoptent, au XIe siècle au moins, une politique de type impérialiste. A Ceuta, à Almeria avec les Banû Maymûn ou à Denia avec al-Mujâhid, on retrouve un lien étroit entre les intérêts de la navigation et ceux des grandes familles aristocratiques. Cette relation explique, au moins en partie, le dynamisme de ces ports auxquels on peut ajouter Oran et, à l'époque almohade, Salé ou Azemmour.

Chapitre X

LE COMMERCE MARITIME

Le commerce musulman est un domaine largement abordé par une recherche déjà ancienne dont la base fut un débat animé entre H. Pirenne et M. Lombard, à propos de l'évolution de l'économie méditerranéenne durant le haut Moyen Age. Dans ce contexte, le commerce maritime de l'Occident musulman ne concerne qu'une partie limitée d'une vaste zone d'échanges ; il n'en connut pas moins, dès la fin du IXᵉ siècle, une ère d'essor considérable à l'échelle du Moyen Age, essor dont l'Andalus et plus singulièrement Cordoue offrirent au Xᵉ siècle le miroir magnifique.

1 – LES MARCHANDS

L'image du marchand est, dans ce domaine, la première qui vient à l'esprit, d'autant plus que l'étude de O. R. Constable[1] s'attache à en tracer un portrait aussi complet que les sources le permettent. Pourtant, le milieu des marchands dans le monde musulman nous est plus familier en Orient et, plus particulièrement, en Égypte. Les marchands d'étoffes musulmans du Fayyoum, au IXᵉ siècle, et les marchands juifs du Caire, à partir du XIᵉ siècle, nous ont laissé les seules archives connues à ce jour dans ce domaine. Les études qui en ont découlé donnent sur leur origine, leur activité ou leur vie quotidienne un éclairage inconnu en Occident[2]. Pour cette partie du monde musulman, outre les sources

juridiques, ce sont les traités biographiques et, plus occasionnellement pour le XIII^e siècle, les hagiographies[3] qui nous fournissent les données les plus précises. Toutefois, les ouvrages concernant le monde des juristes ne renseignent que de manière indirecte sur celui des marchands.

La division des marchands ou *tâjir* pl. *tujjâr* en trois catégories que distingue l'Oriental al-Dimashqî (IX^e ou X^e-XI^e siècle ?) se retrouve, en partie, dans les propos des auteurs occidentaux de traités de police, Ibn 'Abdûn et al-Saqaṭî, ce dernier muhtasib de Malaga au XIII^e siècle. Al-Dimashqî parle du *khazzân* ou marchand sédentaire, achetant, stockant et vendant sur place ses produits, s'enrichissant par spéculation ; de même il est question, chez Ibn 'Abdûn, de courtiers en blé *(dallâl al-ḥinṭa)* stockant les céréales pour en faire monter les prix[4]. Le *rakkâḍ* était chez al-Dimashqî le marchand itinérant, voyageant pour son compte ou comme agent ; le négociant le plus concerné par la navigation portait chez al-Saqaṭî le nom de « marchand voyageur » ou *tâjir musâfir*. En revanche, le terme de *mujahhiz* ou « marchand sédentaire » susceptible de fournir des fonds importants, en Orient le plus considéré, n'avait pas d'équivalent en Occident, du moins dans le vocabulaire[5].

Une telle division ne peut conduire à un classement dans la hiérarchie sociale. Parmi les riches marchands connus en Occident, on trouve des conseillers du calife 'Abd al-Raḥmân III comme Ḥasday ibn Shaprût, personnage difficile à cerner[6]. D'autres personnages de premier plan comme Ibrâhîm ibn Ya'qûb, marchand tortosan du X^e siècle qu'a beaucoup utilisé al-Bakrî dans son œuvre géographique, ou bien comme Halfôn ibn Nethanel, l'un des marchands les plus influents du Caire au XII^e siècle, voyagèrent eux-mêmes beaucoup en Europe, en Orient ou, pour le deuxième, au Maghreb et en Andalus[7]. De plus, comme dans l'Europe médiévale, les marchands étaient à la fois des bailleurs de fonds et des voyageurs, cherchant ainsi à diviser les risques. Ces personnages étaient également connus pour leurs remarquables qualités intellectuelles, tandis qu'à l'autre extrémité de l'échelle il n'était guère question des petits boutiquiers, tenus à l'écart par les « aristocrates » du métier et mentionnés seulement par les ouvrages de *ḥisba*.

Une autre manière de différencier les marchands dans la société médiévale était leur religion : les marchands juifs, chrétiens et musulmans formaient trois catégories traditionnelles de la société. Cette distinction n'avait pas une importance fondamentale pour le commerce en lui-même sauf, peut-être, pour des produits spécifiques comme le vin ou des activités comme l'usure. En revanche, la correspondance issue de la Geniza indique que les marchands se faisaient confiance et se regroupaient en fonction de leur confession. En 1138, un marchand juif d'Almeria, Isaac ibn Baruch, adresse cette lettre à Halfôn ibn Nethanel :

> [...] J'ai reçu votre lettre estimée, apportée par Abû Jacob ibn al-Naghira, mon maître et votre admirateur – que Dieu le garde –, dans laquelle vous me demandez de vous payer 20 1/2 mithqals... J'exécuterai vos ordres, et contribuerai moi-même à cette somme pour l'envoyer à R. Judah ibn Ghiyath... qui l'expédiera à R. Judah ha Levi[8].

Un tel document révèle l'importance du réseau d'informations – prix ou nouvelles sur l'arrivée des navires – et le rôle de la correspondance écrite pour la marche du commerce, mais il montre aussi que la confiance, facteur essentiel de cette activité, était largement liée à la confession. Il existe toutefois plusieurs exemples d'associations entre juifs et musulmans[9] attestant que la religion n'était pas une barrière dans l'exercice du métier ; de même, on a vu que les taxes, au moins au Xe siècle, étaient les mêmes pour les musulmans et les non-musulmans dans l'Andalus et au Maghreb. Pour les chrétiens, le problème pouvait être différent dans la mesure où des aspects stratégiques entraient en ligne de compte. Sous les Almohades il était recommandé, voire obligatoire, de ne pas voyager sur des navires chrétiens[10] ; cette clause n'était cependant pas respectée, comme le montre l'exemple d'Ibn Jubayr ou d'al-Bâjî dont les cas étaient loin d'être isolés[11]. Si, par conséquent, les liens religieux tissaient des réseaux de confiance très serrés, l'état de « tributaire protégé » ne nuisait pas au commerce, particulièrement pour les juifs ou les mozarabes[12]. Enfin, les sources textuelles font ressortir également des liens de confiance tenant au lieu d'origine, lien entre Andalous, gens de Fès ou de Ceuta... Certes c'était là un élément secondaire, malgré le caractère de fierté nationale très marqué chez certains intellectuels[13], mais le lien clanique

et familial demeurait en revanche un facteur très fort de cohésion et de solidité dans les échanges commerciaux[14].

L'absence de guildes au sein des villes musulmanes montre que les marchands ne formaient guère un groupe social en tant que tel[15], phénomène qui s'expliquait probablement par le poids du pouvoir et, au moins dans certaines cités comme Ceuta ou Séville, par l'implication personnelle des grandes familles aristocratiques dont les formes de solidarité *('aṣabiya)* étouffaient tout autre type de groupement[16]. L'absence d'un cadre juridique et de limitations à caractère religieux apportait aussi au métier de marchand[17] une certaine liberté, d'autant plus que ce métier avait toujours été assez bien vu ou en tout cas jugé utile. Des personnages à la formation très différente, orientés vers des spécialisations administratives ou religieuses par exemple, pouvaient exercer l'activité de marchand, en particulier comme agents d'un capitaliste leur permettant de couvrir leurs frais de voyage[18] comme l'évoque par exemple, Ibn Bashkuwâl :

> Il [Nizâr ibn Muḥammad... ibn al-Qaysî] a voyagé *(jâla)* un moment dans les régions d'Ifriqya et de l'Andalus, y cherchant le savoir et y pratiquant le commerce *(ṭâliban li 'ilm wâ tâjiran)*[19].

Les documents ne signalant pas, la plupart du temps, comment ces marchands voyageaient, il est difficile de déterminer leurs trajets avec précision. En dehors des itinéraires évoqués globalement par les géographes ou des formulaires notariaux mentionnant de façon générale des déplacements par mer pour affaires, il faut recourir aux *fatwâ* ou bien à des documents tels que ceux de la Geniza pour découvrir les routes empruntées. A plusieurs reprises, les *fatwâ* évoquent des trajets aller et retour entre l'Andalus et l'Ifriqya *via* le Maghreb et la Sicile. Ce trajet est même pris comme référence pour évoquer les problèmes juridiques du nolissement en général :

> [*Question à Yaḥyâ ibn 'Umar (m. 901) à Kairouan*] Si le contrat de nolissement *(kirâ')* précise que [*ceux qui avaient affrété le navire*] auraient dû traverser la mer en bateau, par exemple d'Ifriqya en Sicile ou en Andalus... »[20].

Mais seul un ouvrage comme la *Riḥla* d'Ibn Jubayr permet de reconstituer des itinéraires plus précis. Aux nombreuses mentions

de voyages par mer, on ajoutera toutefois la recommandation faite aux gens se rendant en pèlerinage à la Mekke de prendre la mer plutôt que la route terrestre.

> La meilleure opinion est que cela [*voyager sur un navire chrétien pour aller en pèlerinage*] constitue un danger, mais j'ai vu des docteurs, comme al-Qabbâb de la ville de Fès et Ibn Idrîs de Bougie, voyager avec les chrétiens par mer, par suite de la grande difficulté du voyage par terre. Ils prenaient ce parti en vertu de cette considération que, de deux dangers, le moindre exclut le plus grand.

La même *fatwâ* du XIe siècle évoque le changement intervenu pour des transporteurs qui sont de plus en plus des chrétiens, avec le risque d'être pris et revendu en esclavage ; d'autres *fatwâ* mentionnent l'habitude ancienne de préférer la mer à la terre pour voyager d'ouest en est[21]. Les sources orientales indiquent souvent et plus précisément l'importance des voyages maritimes effectués sur des navires musulmans : dès le VIIe siècle les marchands égyptiens se rendaient par bateau au Maghreb, mais, surtout, les papiers de la Geniza établissent le caractère extrêmement fréquent des voyages de marchands, juifs et musulmans, entre Alexandrie et le Maghreb jusqu'à Ceuta ou l'Andalus jusqu'à Denia, Almeria et Séville, en ligne directe ou par cabotage. Il est plusieurs fois question de navires armés dans ces ports et affrétés par des marchands des deux pays, au XIe et XIIe siècles[22]. Nâṣir-i Khusraw indique, pour sa part, que les navires de l'Andalus et du Maghreb fréquentaient régulièrement avant la croisade des ports comme Tripoli du Liban[23].

Quant aux quantités de marchandises échangées au Moyen Age entre l'Andalus et le Maghreb, elles semblent attester un commerce intense[24]. Celui-ci débuta véritablement des deux côtés au IXe siècle, entre les ports du Sud-Est de la péninsule et ceux de Nakûr. Les marchands, à ce moment, étaient les clans et tribus qui affrétaient ces navires. Par la suite, les exemples de négociants, surtout andalous, s'établissant à Tlemcen et Fès sont fréquents dans les *fatwâ* ou les dictionnaires biographiques et, au-delà du milieu du XIIIe siècle, les relations entre le royaume nasride et les Mérinides ou bien les Abdelwadides de Tlemcen représentèrent, malgré la concurrence chrétienne, une des dernières voies commerciales

importantes suivies par les musulmans en Méditerranée, la seule de la Méditerranée occidentale qui s'y ajoutait au cabotage.

Une autre partie de ce commerce maritime empruntait l'océan Atlantique et les géographes arabes nous en indiquent le mieux les progrès. Après l'époque des initiatives idrissides, en particulier depuis al-Baṣra, ce furent les marins et les marchands de l'Andalus qui allèrent de plus en plus vers le sud vendre et chercher des produits dans les ports du Maghreb atlantique. Cette démarche, qui permettait de doubler les routes terrestres du Maroc, dura jusqu'à la reconquête chrétienne des littoraux atlantiques de l'Andalus. Pour le milieu du Xe siècle, Ibn Ḥawqal signalait que « le lac d'Aryagh [*Moulay Bou Sâlim*] communique avec l'océan où mouillent les vaisseaux de l'Andalus qui viennent charger les produits agricoles de la région ». Al-Bakrî indiquait pour sa part que Qûz servait de mouillage aux navires de « tous les pays », incluant en particulier ceux de l'Andalus ainsi qu'il le précise ailleurs. Al-Idrîsî affirmait que « Safi était, dans le passé, le dernier port auquel parvenaient les navires. Aujourd'hui, ils le dépassent de quatre étapes... Les navires y prennent leur cargaison, quand l'océan est apaisé » ; lui-même précisait pour Salé que les navires les plus nombreux venaient de Séville et, sinon, de tous les ports de l'Andalus. Al-Zuhrî mentionnait, à la fin du XIIe siècle, que « les marins de Cadix prenaient la direction d'al-Aqṣâ [*le Maghreb occidental*] depuis les ports maghrébins [*où ils faisaient escale*] vers Salé, Anfâ, le pays du Sous et Azemmour »[25]. Ici, c'est le caractère saisonnier et régulier de la navigation qui paraît important, car la banalité affirmée de cette navigation, telle que l'évoquent également certaines *fatwâ*[26], est l'indication la plus sûre de l'extension du commerce en distance comme de son développement en quantité et régularité.

Si l'on ne possède pas de chiffres ni d'indications précises relatives aux marchands, les informations rassemblées permettent donc de constater que l'élargissement des zones explorées par les marchands musulmans ne se faisait pas seulement par voie de terre. Aux liens réguliers, par cabotage ou en ligne directe, qui existaient entre tous les ports musulmans de Méditerranée, visités à la bonne saison par de nombreux navires et négociants musulmans jusqu'au

milieu du XII^e^ siècle, marins et marchands ajoutèrent alors également une voie nouvelle qui n'avait pas été jusque-là l'objet d'un trafic régulier et qui reliait Lisbonne à Nûl Lamta, premier port saharien au sud du Maroc. C'est cette voie, tracée par les musulmans, que les marins portugais prendront par la suite avec l'aide de pilotes musulmans qui connaissaient bien les pièges du trajet, du moins au nord du cap Bojador[27].

Les marchands étaient occidentaux et orientaux mêlés, musulmans et juifs ; toutefois, quelques voies semblent avoir été plus particulièrement parcourues par certaines catégories d'entre eux. Ainsi, les juifs étaient particulièrement bien implantés sur les lignes est-ouest de la Méditerranée, qu'ils partageaient avec les musulmans ; l'auteur juif d'Almeria, Isaac ibn Baruch déjà cité, donne des indications sur les navires en voyage ou en partance, sur lesquels lui et ses coreligionnaires voyageaient :

> Un jour après l'achèvement de cette lettre, il est arrivé d'Alexandrie un navire en route depuis soixante-cinq jours. Des marchands musulmans qui avaient voyagé à son bord ont dit qu'ils avaient laissé derrière eux des navires prêts à appareiller pour Almeria. Mais ils n'ont pas vu les navires venant d'Espagne, et n'ont pas d'informations à leur sujet[28].

Les juifs d'Espagne et d'Égypte avaient pris le relais de ces mystérieux juifs « râdhâniya » dont Ibn Khurrâdadhbih disait, au IX^e^ siècle, qu'ils allaient vendre leurs esclaves depuis la Méditerranée occidentale jusqu'en Égypte et, de là, en Orient jusqu'en Chine[29]. Sur l'océan Atlantique à partir du X^e^ siècle, ce furent les Andalous qui eurent l'initiative, particulièrement les Sévillans. Toutefois, al-Idrîsî signale aussi la présence de Maghrébins venus de Méditerranée et Ibn Sa'îd al-Maghribî précise que Ceuta assurait les transports de blé, de l'Atlantique jusqu'au port du détroit où les chrétiens, avant le milieu du XIII^e^ siècle, venaient l'acheter[30].

On ne peut donc nier le dynamisme des marchands et des marins d'Occident musulman qui tissèrent, avec les Orientaux, un réseau maritime d'autant plus important qu'il comprenait à la fois des trajets à longue distance et du cabotage rendu possible par le nombre élevé de mouillages disponibles. De ce point de vue également, la perte du littoral atlantique de l'Andalus, après la perte de la maîtrise maritime de la Méditerranée, fut une cassure catastro-

phique pour le Maghreb qui, mis à part quelques cas isolés[31], finit de perdre très vite l'initiative en matière de commerce maritime.

2 – LES CONDITIONS DU TRANSPORT PAR MER

Sans dresser un tableau du commerce de l'Occident musulman ni de ses échanges avec la Méditerranée orientale – le problème a été largement traité, même si de nombreuses questions restent en suspens[32] –, on aimerait connaître la part prise par la navigation dans les échanges qui se développèrent à partir du Maghreb occidental et de l'Andalus. Les données chiffrées et les indications détaillées manquent certes dans les sources, totalement ou presque. Mais d'autres informations fournies permettent de dégager quelques tendances, relatives notamment aux contraintes du transport et aux enseignements que l'on peut en tirer.

Si l'on prend l'exemple de la céramique, on constate que les sources sont extrêmement peu bavardes sur la commercialisation de ce produit essentiel au Moyen Age. Tout juste remarque-t-on, dans les actes notariés d'Ibn Mughîth et d'al-Buntî au XIe siècle, des contrats de vente de céramique dorée[33] ; al-Idrîsî évoque le même genre d'exportation dans tous les pays, depuis Calatayud[34]. De même, certains documents de la Geniza mentionnent l'existence d'importations de poteries andalouses en Égypte[35]. Or, il existe un écart assez considérable entre ces informations et celles que l'on peut demander à l'archéologie.

Plus précisément, les sources textuelles sont très pauvres sur la question des emballages. Les archives du Fayyoum ou de la Geniza indiquent surtout l'importance des outres, des ballots ou même du papier pour emballer les pièces : les tissus les moins précieux, craignant moins le sel, servaient à protéger les étoffes de luxe. L'huile, le vin étaient dans des outres suspendues, qui servaient aussi à des produits solides comme l'indigo. Le cuir recouvrait les parchemins ou la soie précieuse. L'usage très fréquent du ballot donnait à celui-ci le rôle de mesure, en particulier pour les tissus[36]. Mais l'archéologie, de son côté, ne nous livre que des emballages ayant pu résis-

ter au temps et à l'eau, les jarres en particulier. Les épaves musulmanes des côtes provençales en ont, par exemple, conservé des séries cohérentes : les plus grosses jarres, ventrues, à paroi épaisse et hautes de 1,20 m contenaient mille litres ; les plus petites étaient des jarrons d'une capacité de cinquante litres, avec, entre les deux, de nombreuses formes intermédiaires[37]. Ainsi l'emballage, opération délicate pour laquelle on engageait des employés spécialisés dans les ports, n'est pas perceptible de la même manière selon que l'on s'en tient aux notations écrites ou que l'on plonge auprès des épaves.

Un autre élément important était le prix du transport. S. D. Goitein disposant, en la matière, des données les plus complètes a pu calculer quelques coûts de transports d'après des exemples précis. Il en a déduit une lourdeur extrême des contraintes imposées par l'administration, qui multipliaient les paiements à effectuer pour transporter par fleuve ou par mer un produit aussi banal que du textile commun[38]. Malgré tout, le voyage par mer s'avérait le plus rentable des moyens de transport et pour toute sortes de marchandises selon ce qu'attestent les *fatwâ* – lorsqu'elles donnent des listes – ou, surtout, les lettres de la Geniza : on transportait aussi bien des produits pondéreux, comme les céréales, les métaux (cuivre, fer...), les textiles et la céramique, que des produits précieux ou semi-précieux comme la soie, le verre, les parchemins, les bijoux et les épices (poivre, safran)... La plupart des cargaisons étaient très hétéroclites, posant le problème de la rentabilité. Ainsi, une lettre d'Isaac ibn Baruch fait état des achats qui avaient été prévus pour former le chargement d'un navire devant aller d'Almeria à Alexandrie ou celui d'un navire arrivé du port égyptien :

> soie *khazaj* apprêtée [de qualité inférieure]... *khazaj* de première classe... [soie] très grossière... soie *khazz* [de qualité supérieure]... bon cuivre poli... cuivre fondu... bonne cire de Fès... poivre... myrobolan (fruits secs pour la pharmacopée)... *turpeh* (plante médicinale)[39].

Plusieurs *fatwâ* évoquent, bien qu'avec moins de précision, la variété des marchandises embarquées ou bien elles rapportent que la tempête a provoqué l'évacuation par-dessus bord des produits

pondéreux, alors que l'équipage avait sauvegardé les produits légers. On peut, en effet, considérer que le fait de réunir dans une même cargaison des marchandises précieuses et, au contraire, lourdes à faible charge bénéficiaire permettait de rentabiliser le chargement d'un navire avec plus de facilité.

Cette variété de produits dépendait aussi de la nature du marché où s'approvisionnait le marchand. Des places comme Almeria ou Ceuta offraient une quantité considérable de marchandises différentes. Au contraire, des comptoirs comme Mâssa n'offraient principalement que du sucre et, à Ténès, les céréales représentaient l'essentiel des produits proposés : le marchand achetait ce qu'il trouvait, au meilleur prix, d'où l'importance des renseignements transmis par lettre ou oralement sur les prix des marchandises et l'évolution des cours du change monétaire. Toutefois, le transport maritime apparaissait souvent plus rentable que le transport terrestre : outre qu'il apportait une sécurité plus grande pour les passagers et, par conséquent, pour les marchandises, malgré les pirates et les tempêtes, la quantité de produits transportés offrait des marges bénéficiaires suffisantes, y compris pour des produits peu ou pas précieux :

> [*Un agent*] se dirigea vers le port [*d'Azemmour*], y trouva du blé qu'il acheta [*500 dinars*] et le chargea sur le navire, avant de prendre la direction de Malaga où il le vendit et acheta avec son prix des figues et autres marchandises... [A cause de la tempête] les occupants du navire durent l'alléger et jetèrent à la mer une partie de sa cargaison... Puis... ils gagnèrent le port d'Azemmour. Il vendit la cargaison pour 1100 dinars... et l'ensemble du bénéfice s'élevait à 600 dinars[40].

Ce genre de témoignage, de même que la mention, comme fret, de céréales, de peaux de bêtes ou encore d'animaux sur pied proposés dans les ports et constituant la majeure partie de la cargaison des navires dans des régions comme le Maghreb Extrême confirment qu'il y avait, pour marins et négociants, la possibilité de faire, malgré les risques et les pertes, des bénéfices avec de tels produits, soit même avec des figues séchées ou du blé. Certaines autres marchandises toutefois semblent avoir joué un rôle particulier dans l'essor du transport maritime.

3 – PRODUITS ET ÉCHANGES COMMERCIAUX

On ne saurait, dans l'état actuel de nos connaissances et faute de données chiffrées, évaluer quantitativement les importations et les exportations des régions que concernait le commerce maritime de l'Occident musulman. Mais l'étude de la commercialisation de quelques produits peut nous faire mieux comprendre les ressorts du trafic.

Tout d'abord les produits nourriciers ont toujours représenté une des bases du commerce en Méditerranée ainsi que l'a montré F. Braudel, et cela même si on note, dans les zones musulmanes, une évolution dans leurs échanges maritimes. Nous avons la chance de posséder un document émanant d'Ibn Abî Firâs et repris par le cadi d'Algeciras, Abû l-Ḥasan al-Jazîrî. Il dresse une liste des produits comestibles à prendre en compte dans le cadre d'un contrat garanti *(ḍamân)* pour la cargaison d'un navire. Il y indique trois sortes de produits qui peuvent supporter un long transport malgré les inconvénients de l'humidité et du sel ; ce sont les céréales, les légumes secs et les fruits secs, à quoi on peut ajouter l'huile d'olive, le miel, le vinaigre et le sel. Sont prohibés tous les produits frais comme le fromage, la crème, la viande ou les jus de fruits[41]. Cette liste n'est pas complète : le vin, ce qui paraît normal, mais aussi le bétail sur pied ne sont pas classés dans cette catégorie. On retrouve pourtant ailleurs différentes mentions de ces produits.

Certaines régions semblent s'être orientées de plus en plus vers ce que l'on a coutume d'appeler les productions commerciales. L'Aljarafe dont les grandes propriétés appartenaient en majeure partie aux notables de Séville ou de Niebla fut l'objet, comme on l'a vu, d'une agriculture « intensive ». Le texte déjà mentionné d'al-Râzî et les remarques d'Ibn 'Abdûn sur la spéculation soulignent la volonté des producteurs de commercialiser en grande masse les produits de la terre. S'il est peu question de certaines cultures « commerciales » comme le riz ou, pour sortir du domaine nourricier, comme le coton, on voit que l'huile d'olive et les figues étaient exportées par quantités importantes dans toutes les directions. Les sources, dans leur quasi totalité, mentionnent à ce propos

l'Orient et, singulièrement, Alexandrie. Al-Zuhrî ajoute qu'une partie de cette production était transportée ensuite vers le Yémen. Le même auteur indique également que l'on en dirigeait vers les pays chrétiens, le pays de Roum ou Byzance et les pays chrétiens du nord, sans préciser toutefois le type de transport adopté dans ce dernier cas[42].

Lui-même et les autres géographes comme al-Idrîsî évoquent encore, comme direction importante prise surtout à partir du XIe siècle, les ports atlantiques du Maghreb, Salé en particulier[43]. Le Repartimiento de Séville, de 1253, recensant les terres et les cultures confisquées aux musulmans confirme très largement l'impressionnante étendue des plantations d'oliviers et de figuiers. D'autres villes comme Silves ou Niebla présentaient, semble-t-il, une structure assez similaire selon laquelle des familles de grands propriétaires y liaient l'essor agricole et le commerce maritime. Bien sûr, d' « autres marchandises » souvent évoquées dans les *fatwâ* étaient des objets d'artisanat particulièrement réputés comme des pièces métallurgiques, sans compter les produits cordouans (cuirs et ouvrages...) écoulés par la capitale andalouse[44]. Mais la part prise par les productions agricoles dans les exploitations maritimes de Séville demeure indéniable.

Il est plus difficile de discerner la part et l'importance des produits de ce genre écoulés par le Maghreb. Les sources montrent que cette région était devenue ou redevenue un « grenier à blé » pour l'Europe. Un des courants les plus lisibles concernait l'Andalus et le Maghreb méditerranéen : Ténès était le grand port par lequel les marins de la péninsule importaient du blé chez eux au Xe siècle. D'une manière générale, Tlemcen et son bassin étaient réputés pour offrir des surplus de grains aux musulmans et, plus tard, aux chrétiens[45]. On note, toutefois, qu'à partir de la fin du Xe siècle il y eut une nette recrudescence des exportations de céréales fournies par les plaines marocaines de l'Atlantique. Al-Bakrî expose très clairement le lien qui existait entre les cultures des vallées bordières de l'océan et la venue sur cette côte des navires du Maghreb méditerranéen ou de l'Andalus qui venaient chercher presque systématiquement des céréales, des peaux d'animaux et du bétail sur pied ; à cela s'ajoutaient des produits tinctoriaux comme l'indigo,

quelques spécialités comme le sucre de canne du Sous, le sel saharien ou les dattes de Sijilmassa. On ne saurait établir une répartition entre voies terrestres et itinéraire maritime pour les produits véhiculés du Sud vers le Nord-Ouest maghrébin ; mais il est clair que les produits de la terre étaient, en majeure partie, transportés par bateau, hormis quelques-uns d'entre eux comme les dattes ou le cuir. En revanche, l'or, le cuivre, les esclaves noirs et l'ivoire, signalés par al-Zuhrî, semblent avoir transité plutôt par terre. Pour les métaux précieux, cela n'est pas une surprise, étant donné que les ateliers de frappe monétaire se trouvaient sur la route Sijilmassa-Fès-Ceuta[46].

Pour s'en tenir à la zone occidentale[47], on voit s'y affirmer un rôle croissant joué par les besoins des armées dans le processus du développement des cultures céréalières ainsi qu'une complémentarité de plus en plus nette dans les produits commercialisés entre l'Andalus et le Maghreb, par Tlemcen, Oran et, surtout, depuis les plaines atlantiques. Au moins à partir du milieu du XIe siècle, les sources arabes indiquent la nécessité d'importer du blé dans la péninsule Ibérique : « l'Andalus a besoin de blé dont la majeure partie lui parvient par mer » répétaient les armateurs du pays vers le milieu du XIe siècle[48]. Au moment même où l'Ifriqya connaissait des problèmes intérieurs liés aux guerres entre pouvoirs ziride et fatimide, qui en faisaient une zone de ravitaillement secondaire, des navires de plus en plus nombreux allaient chercher du blé au Maghreb occidental, profitant de l'essor des cultures développées par les Berbères le long des plaines côtières de l'océan Atlantique. En échange des céréales, bétail et autres produits de la terre, l'Andalus exportait l'huile de Séville, les figues séchées de l'Algarve, de Séville et de Malaga, le safran ou la soie amenée par les gens d'Almeria[49].

De son côté la céramique était l'objet d'un trafic pour lequel on découvre toujours l'existence de nouvelles voies. La céramique commune, comprenant également les poteries qui servaient au transport des produits commercialisés, et une céramique plus raffinée formaient une part importante du commerce maritime islamique au Moyen Age. Les techniques ou modes qui apparurent à cet égard dans le monde musulman sont de mieux en mieux connues et auto-

risent à observer, parfois, la progression d'une technique ou d'un type décoratif neufs. De même, l'étude des fours de potiers et « testares » permet de préciser les zones d'origine des céramiques grâce à l'étude chimique de la matière première[30]. Malgré les nombreuses incertitudes qui demeurent, le nombre très élevé d'études déjà menées permet de retracer quelques trajets suivis par la navigation commerciale.

Le cas des Baléares, étudié grâce aux travaux de G. Rosselló Bordoy, est significatif de la diffusion d'une espèce de céramique, majorquine en particulier, que l'on exportait vers la plupart des sites importants de la côte de l'Andalus, au moins jusqu'à Séville, vers l'Afrique du Nord et vers l'Italie. D'autres recherches menées sur les grands sites urbains orientaux de la péninsule, à Denia et Murcie notamment[31], ont permis d'y déterminer la fabrication de céramiques typées, de là commercialisées le long des côtes du pays ou vers les Baléares : telles sont les céramiques glaçurées du XI^e^ siècle fabriquées à Denia à l'époque d'al-Mujâhid.

D'autres circuits sont décelables, que les fouilles sous marines entreprises sur les littoraux orientaux de l'Espagne mettent justement en lumière. Des découvertes dans les eaux d'Ibiza indiquent ainsi la permanence des réseaux commerciaux qui reliaient l'île à Denia, Altea dans la province d'Alicante, Valence et Murcie. Comme le montre un lot de céramiques almohades, l'île était aussi en relation avec le Maghreb, en particulier avec Qsar el-Seghîr. Les découvertes de céramiques dans les eaux des régions d'Alicante, céramiques du XIe siècle et de l'époque almohade, de même que les travaux sous-marins en cours à Sancti Petri, à proximité de Cadix, établissent l'existence de véritables lignes maritimes longeant la côte, qui étaient en usage à l'époque romaine et qui furent suivies de nouveau à partir du IXe siècle et, surtout, depuis le XIe siècle[32]. Quelques trouvailles d'une autre nature en ont confirmé l'importance. Ainsi certaines pièces de Mertola, sur le Guadiana, avaient pour origine la région de Silves, centre important de production : les navires acheminaient ces lots par mer, le long de la côte de l'Algarve, et par le Guadiana, le transport y étant plus aisé que par terre[33]. De tels circuits rappellent ceux qu'ont évoqués les géographes arabes dans leurs mentions d'itinéraires.

A une échelle plus vaste, les études sur les relations entre l'Égypte et l'Occident musulman ont généralement mis en lumière l'importance du trafic maritime, notamment pour les céramiques orientales provenant d'Iran, peut-être de Chine, et aussi d'Égypte, transportées jusqu'en extrême Occident, à Silves par exemple[34]. M. Jenkins a précisé les étapes d'introduction de la céramique lustrée, d'abord en Ifriqya sous les Aghlabides, puis dans le Maghreb ziride *via* la Qal'a des Banû Hammâd jusqu'à Bougie/Bejaia fondée par les souverains en 1067-1068. De là, la technique fut transmise de l'autre côté de la mer, en Andalus et, plus particulièrement, à Malaga où M. Gómez Moreno en a retrouvé des témoignages dans l'Alcazaba. Des pièces furent ensuite importées à Pise. Le passage entre le Maghreb et l'Andalus put se faire à la fin du XIe siècle, entre 1067 et 1090, au moment où deux branches des Banû Zîrî dominaient les cités de Bougie/Bejaia et de Malaga[35].

Le détroit de Gibraltar et ses abords furent aussi, à l'évidence, une zone privilégiée des échanges commerciaux et, plus particulièrement, de ceux qui avaient pour objet la céramique. Outre Qsar el-Seghîr déjà évoquée, Ceuta et Belyounesh sont d'autres sites du détroit qui ont conservé les traces archéologiques des liens existant entre les deux rives, surtout depuis le XIe siècle : on observe en effet pendant cette période la diffusion des céramiques de type « cuerda seca » d'Andalus en Afrique du Nord où ils se propagèrent vers le sud[36]. De même, la variété des sites où ont été trouvées des céramiques d'époque almohade indique l'extension de ce commerce avec, là aussi, de nombreux vestiges marqués par la diffusion de techniques et de décors : par exemple, décors « sgraffiatto » repérés aux Baléares et dans les places du Levant avant d'être attestés dans la zone atlantique jusqu'à Niebla et, vers le sud, jusqu'à Salé et Marrakech[37]. En sens inverse, la plupart des ports de l'Andalus ont conservé de très nombreux témoignages de pièces almohades, soit fabriquées sur place, soit également importées d'Afrique du Nord : Silves garde les traces, dans la citadelle, de spécimens provenant de la zone almohade du Maghreb[38]. Mertola et, près de Cadix, Calle de la Encarnación et Sancti Petri présentent de semblables trouvailles et montrant le cheminement d'une production almohade, importante par rapport aux autres périodes, qui circulait le long des côtes atlantiques.

Quelques époques semblent avoir, plus que d'autres, favorisé ce commerce. Les découvertes sous-marines dans la région d'Alicante et de Sancti Petri indiquent ainsi une coupure entre la période romano-wisigothique des Ve-VIe siècles, au commerce maritime encore actif, et la période musulmane pour laquelle les premières indications remontent à la fin du IXe et surtout au Xe siècle. A ce moment et plus tard les techniques venues de l'Andalus commencent à influencer nettement des régions du Maghreb comme celle du Rif, à Badîs : les Andalous y ont apporté le savoir-faire nécessaire à une céramique tournée et parfois glaçurée que l'on distingue au milieu de céramiques traditionnelles berbères non tournées[59]. Pour cette période également les témoignages textuels font ressortir le dynamisme des ports andalous du Sud-Est ainsi que du pays de Nakûr et de la zone idrisside, vigueur favorisée par la présence omeyyade.

C'est surtout à partir du XIe siècle que les preuves d'une large diffusion apparaissent nettement, en particulier avec la diffusion de la céramique « cuerda seca » depuis le foyer initial omeyyade de Madînat al-Zahrâ' jusqu'aux foyers provinciaux, capitales des émirs des Taifas : on peut voir dans ce phénomène les effets de la politique d'al-Mujâhid à Denia et aux Baléares ainsi que celle d'al-Mu'tamid à Séville, au moment où les importations de la capitale andalouse ont marqué les places du détroit[60]. Ainsi, Ch. L. Redman indique des importations très probables à Qsar el-Seghîr, depuis Séville, de poteries de type « cuerda seca »[61]. Le XIe siècle apparaît également comme le début d'une période de rayonnement de la céramique ibérique à partir des principaux ports de l'Andalus, vers l'Europe chrétienne. Malaga, on l'a vu, a été l'un des centres de diffusion de la céramique lustrée de la péninsule, en particulier vers l'Italie où l'étude des pièces *bacini* recouvrant les parois de nombreuses églises pisanes a permis de déterminer plusieurs zones de provenance musulmane, de l'Égypte au Maghreb et, surtout, à l'Andalus[62]. Il est toutefois probable que ce furent les marins italiens qui assurèrent l'essentiel de ce commerce.

La période des dynasties berbères illustre la continuité de ce mouvement : al-Idrîsî situe à l'époque almoravide l'essor le plus remarquable d'Almeria et les pièces *bacini* n'ont jamais été aussi

nombreuses qu'alors en Italie. A Mertola et Silves, datent du XII^e siècle les plus beaux spécimens de céramique. Surtout, on note une progression des styles andalous vers le sud du Maghreb Extrême. Ces importations se poursuivent à l'époque almoravide, dans le détroit mais également vers le sud, à Salé et Marrakech ; on a même trouvé un tesson de « cuerda seca » à Gao[63]. A Belyounesh sont apparues des pièces de poterie glaçurée à décor estampé en relief, qui ont d'abord été produites avec succès en Espagne, puis au Maroc à partir du XII^e siècle[64]. De même, à l'époque almohade se répandirent de nouveaux types apparus à Valence, Murcie, Almeria ou Majorque vers le XII^e siècle, gagnant ensuite, outre les ports andalous de l'Atlantique, les places maghrébines jusqu'à Salé (Chella) et Marrakech[65]. On a vu l'ampleur de ce commerce de céramiques à l'époque almohade. De même, plus qu'auparavant, le caractère réciproque des échanges entre les ports des deux continents coïncide avec les témoignages textuels laissant apparaître l'essor nouveau des ports maghrébins et l'activité croissante de leurs marchands, au Maroc en particulier. La descente vers le sud, évoquée par quelques pièces seulement, rappelle malgré tout les observations d'al-Zuhrî sur l'importance des échanges commerciaux par terre et par mer, aux caractères complémentaires indéniables, qui se déroulaient entre la zone méditerranéenne et la zone sahelienne de l'Afrique *via* le Maroc[66].

Ainsi s'affirme dans l'Occident musulman, dans ses places portuaires comme dans son arrière-pays, l'existence d'un commerce de la céramique permettant de mieux apprécier le rôle joué par les voies maritimes qu'il empruntait volontiers et de constater, à plusieurs reprises, de significatives coïncidences entre les informations fournies par l'archéologie et par les textes. Même si l'on est encore loin d'une connaissance satisfaisante de ces routes et de leur trafic, l'exemple des produits de la terre et de la céramique indiquent au moins deux faits. D'une part, la mer jouait un rôle dans les échanges marchands, non seulement entre des zones séparées par l'eau comme entre les Baléares, le Maghreb et l'Andalus, mais également entre des lieux accessibles par terre pour lesquels la route maritime était estimée plus sûre et plus rentable que la route terrestre, entre des ports du Rif ou du Sud-Est de l'Espagne par

exemple, ou encore entre l'Occident et l'Orient méditerranéens. D'autre part, l'ampleur de ce trafic maritime coïncida avec l'essor économique de la péninsule Ibérique à partir de la deuxième moitié du IX[e] siècle.

Le mouvement à long terme ainsi commencé connut des périodes d'arrêt et de renouveau que l'on évalue encore difficilement : la conquête almoravide du Maghreb, fort longue, a sans doute perturbé les échanges entre zones nord et sud du Maghreb Extrême et la transition entre les deux dynasties berbères a sans doute aussi contribué à fortement fragiliser le réseau de relations maritimes à l'est de l'Andalus, même si on constate la complexité grandissante des itinéraires et des systèmes d'échanges entre le Maghreb et l'Andalus en particulier, et surtout à l'époque des Almohades. On s'aperçoit également que l'or est loin d'être le seul produit à avoir dominé le commerce entre Sahara et Méditerranée et que l'enjeu céréalier fut peut-être aussi primordial dans les décisions politiques, surtout pour ravitailler, à certains moments les armées. Il est sûr, en tout cas, que pour les échanges complémentaires existant entre l'Andalus et le Maghreb, la Reconquista représenta, à long terme, un désastre économique ayant durablement marqué l'ancienne zone musulmane.

Certes on est loin d'avoir évoqué tous les produits commercialisés dans les ports et transportés par mer. Epices, textiles, produits tinctoriaux, bois, métaux, esclaves sont quelques-unes des marchandises, bien connues par les études sur le commerce musulman, qui avaient une importance qualitative et quantitative au moins aussi grande que les éléments sélectionnés ici. Les épices, les produits de l'artisanat de luxe comme la céramique ou les soieries, les objets précieux comme les pierres ou quelques essences arbustives provenant d'Inde étaient échangés contre les produits du grand centre d'artisanat de l'Occident qu'était Almeria ; les esclaves et les fourrures arrivaient du Nord de l'Europe et les navires chargeaient en contre partie les cuirs de Cordoue, les vêtements, tapis et coussins ou les ivoires travaillés, issus du savoir faire des Andalous. Dans nombre d'ouvrages géographiques figurent de longues listes des produits qui émerveillaient ces géographes et leurs contemporains, apportant un parfum d'exotisme à l'échafaudage savant de

l'encyclopédisme alors en vogue dans les milieux intellectuels des capitales musulmanes. Mais à ce propos comme ailleurs manquent toujours les informations quantitatives.

Néanmoins, sur quelques points précis, notre examen permet de saisir certaines caractéristiques du commerce maritime alors pratiqué. L'une d'elles tient au rôle joué par les grandes villes qui furent à la base de son dynamisme, car l'essor économique procédait souvent d'une volonté politique – celle, par exemple, du souverain faisant construire à Séville ou à Almeria un arsenal et créant ou optimisant les conditions d'un essor commercial – et cette volonté politique favorisait quelques grandes places marchandes. Le mouvement se nourrissant ensuite de lui-même, la présence à Séville ou à Silves d'une aristocratie puissante qui dominait les affaires de la cité, riche par ailleurs de ses propriétés terriennes, maintint la croissance d'un négoce maritime en faisant de ces ports actifs des centres d'exportation ou de transit. Dès 1231, les Génois signaient un traité de commerce avec Séville, dont l'enjeu stratégique – là où se trouvait l'arsenal de l'Atlantique – ne fit qu'amplifier la croissance.

Ailleurs, les plaines ibériques voisines de l'Atlantique et à l'agriculture prospère purent développer leurs ports grâce, en partie, à une demande venue du Maghreb méditerranéen, de l'Andalus et, à partir du XIIe siècle, de l'Europe chrétienne. De l'autre côté de la péninsule, sur le versant méditerranéen, Almeria naquit, avec Pechina, des activités de la mer : le ribat puis le port de marins indépendants furent à la base du développement du plus grand des ports andalous de la Méditerranée. Toutefois, son essor très tôt fut lié à une demande émanant de la capitale cordouane : du marché aux esclaves, motivant des razzias régulières et des achats importants faits aux marins et marchands chrétiens ou juifs, naquit la première fortune des gens d'Almeria[67]. Par la suite, l'implantation de l'élevage du ver à soie et le trafic des objets de luxe ne cessèrent de nourrir un artisanat qui réussit à atteindre une efficacité renommée dans tout le bassin méditerranéen : le luxe, fabriqué sur place ou importé, fut sans aucun doute l'affaire des gens d'Almeria liés de très près au sort de Cordoue. Plus généralement, la céramique a permis de montrer le rôle de certaines autres villes, comme Murcie

ou Malaga, qui avaient développé un artisanat de qualité, fondé sur des techniques nouvelles ou importées et d'abord enrichi par la demande locale avant d'en exporter, par mer et parfois très loin, les productions les plus précieuses.

Villes artisanales ou zones de transit comme Ceuta, les ports surent donc profiter des pouvoirs en place et de leur efficacité pour entreprendre une expansion dans laquelle la mer jouait un grand rôle. En revanche, s'il y eut souvent autonomie politique de leurs élites, autonomie parfois soutenue par les gens de mer comme à Ceuta au XIIIe siècle, ni les marins, ni les marchands ne formèrent de groupes autonomes cherchant à profiter de cette situation et, parfois, de leur propre puissance pour s'émanciper durablement.

Conclusion

Au moment où s'effondrait l'Empire almohade, à Las Navas de Tolosa, l'Occident musulman formait un ensemble maritime important qui incluait la Méditerranée, le long du littoral maghrébin et près des côtes de l'Andalus à l'ouest des Baléares, ainsi que la bordure atlantique de rivages appartenant à la péninsule Ibérique, depuis l'estuaire du Tage, et au Maroc jusqu'au seuil du Sahara. Les trois capitales almohades, Marrakech, Rabat et Séville étaient toutes trois au bord de l'océan ou bien tournées vers lui. La puissance, au moins apparente, de cet extrême Occident du monde musulman était donc le résultat de l'essor parallèle qu'avaient connu les deux anciens foyers musulmans de cet espace, l'Andalus et le Maghreb Extrême, mais il était également le fruit d'un autre essor, celui des relations maritimes ayant existé entre les deux pôles et n'ayant jamais cessé de les joindre à d'autres régions.

Cet essor des relations maritimes, irrégulier, sans caractère uniforme, reposait sur celui de villes portuaires qui s'étaient donné un rôle de villes protectrices, face aux dangers venus de la mer, avant d'entamer une croissance fondée principalement sur deux éléments : une forte demande commerciale venue des capitales et des grandes cités enrichies de l'intérieur, puis une exploitation de plus en plus intense des capacités marchandes offertes par les littoraux méditerranéens et atlantiques. Cabotage jusqu'au seuil du désert africain et traversées régulières vers Alexandrie et la Syrie se développèrent pour le plus grand profit d'un corps social de marins qui conservèrent longtemps leur autonomie et pour celui des familles

de notables qui trouvaient un certain avantage à investir dans les affaires maritimes.

Les réglementations communes au droit malikite et la structuration administrative de la navigation, du commerce et des opérations de guerre dans les grands ports de l'Andalus et du Maghreb donna son ossature et son unité à ce domaine maritime, en liaison avec les deux autres grandes puissances de la Méditerranée musulmane, l'Ifriqya et l'Égypte. Au commerce entre Occident et Orient s'ajouta, de manière de plus en plus marquante, un réseau d'échanges complémentaires entre les ports de l'Andalus et ceux du Maghreb, qui parfois était bien la réalisation politique du grand empire du XIIe siècle. A ce titre, la Reconquista du XIIIe siècle remit en cause un système économique de plus en plus fondé sur la complémentarité existant entre les ports islamiques des deux continents. Mais, l'époque chrétienne s'inscrivit, d'un certain point de vue, en continuité avec la période précédente, dans la mesure où les Portugais surent tirer parti de l'expérience des navigateurs musulmans occidentaux – eux-mêmes issus de souches locales chrétiennes de l'Andalus – et du réseau de mouillages que ces marins avaient régulièrement fréquentés depuis quatre siècles le long des côtes atlantique et africaine.

Notes

CHAPITRE I – LES OMEYYADES DE L'ANDALUS

1. M. Barceló (1970), R. Collins (1991), A. Dhanun Taha (1989).
2. Ibn 'Idhârî, I, p. 35.
3. M. Talbi (1966), I, p. 413, 386-388, 534-535.
4. Barceló M. (1970), P. Guichard (1983), p. 57-58. Sur un plan plus général, J. Lirola Delgado (1993), M. 'Uthmân (1983), p. 59 et s., F. Morales Belda (1970).
5. Ḍabbî, n° 1253.
6. *Akhbâr Majmû'â*, tx. p. 2-3, tr. R. Dozy, *Recherches*, 1965, I, p. 43-44.
7. Ibn 'Idhârî, II, tx. p. 31, tr. p. 45. Sur l'histoire de l'Andalus de la conquête à la chute des Omeyyades, voir E. Lévi-Provençal (1950-67), t. 1 et 2 ; Menéndez Pidal (dir.) (1969), t. 5 ; R. Arié (1983).
8. E. Lévi-Provençal (1950-1967), I, p. 348-356 ; surtout, voir les nombreuses études sur Pechina-Almeria, *infra*, n. 35.
9. P. Guichard (1983), p. 62-63.
10. E. Lévi-Provençal (1950-1967), I.
11. Ph. Sénac (1980 et 1982).
12. M. Talbi (1966). Voir également A. R. Lewis (1951), p. 132-151, E. Eichkoff (1966), p. 47 et s., P. Guichard, in *Storia d'Europa* (1994), p. 303-307.
13. P. Guichard (1983), p. 60-62 et 68. Pour la vision « chrétienne » de la piraterie, voir L. Musset, *Les invasions. Le second assaut contre l'Europe chrétienne (VIIe-XIe siècles)*, Nvle Clio, Paris, 1965, p. 147 et s.
14. Talbi (1966), p. 386 et s. La première expédition ifriqyenne est mentionnée en 821-22. Toutefois, d'autres sites ne sont pas à exclure : une attaque de la flotte byzantine contre la ville de Bône en 828 prouve que la ville était également une base d'offensives maritimes : voir A. R. Lewis (1951), p. 133.
15. P. Guichard (1977), p. 267-275, et (1969).
16. Voir pour les opinions concernant l'organisation militaire de la zone, M. C. Jiménez Mata, dans *Al-Andalus y el Mediterraneo* (1995), p. 47-56.
17. Bakrî, tx. p. 55-81, tr. p. 117-163.
18. Voir J. L. Delgado (1993), p. 139, qui indique que ce toponyme n'est pas Escombreras, comme on le pensait jusque-là, mais un autre lieu.
19. Bakrî, tx. p. 81, tr. 128-129.
20. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, III, p. 53, 87-89, 133-134 et V, tx. p. 111-12, tr. p. 93-94 ; Ḥimyarî, éd. 'Abbâs, p. 79-80, trad. esp. J. L. Delgado (1993), p. 389-392. Voir également 'Udhrî, p. 86.
21. P. Guichard (1977).
22. E. Lévi-Provençal (1950-1967), I, p. 32-33. Voir *supra*, n. 1, les ouvrages cités sur la conquête.
23. Ḥimyarî, *op. cit.*

24. Alphonse X, *Cantigas*, tx. n° 183, icon. p. 257-258.
25. Ḥimyarî, tx. p. 110-111, tr. p. 135-136.
26. Idrîsî, *Nuzhat*, tx. p. 544, tr. p. 218-219.
27. Wansharîshî, éd. Fès, VII, p. 39, 47-48, éd. Rabat, VIII, p. 56, 73-74, tr. Guichard-Lagardère (1990), p. 204-206.
28. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, V, tx. p. 87-88, tr. p. 76-77.
29. C'est au contraire la conversion des élites qui engendra de leur part une réclamation à partager avec l'élite arabe le pouvoir et ses avantages. Voir Ch. Picard (1991) pour l'exemple d'Ibn Marwân al-Jillîqî à Badajoz. A ce titre, le cas d'Ibn Ḥafṣûn est singulier.
30. La tentative de démonstration voulant prouver le contraire, en particulier en assimilant la statue de la Vierge à une sculpture « païenne » romaine, par A. Sâlim (1969), p. 23 et s. et (1981), II, p. 168-70, n'est pas du tout convaincante. Sur ces fêtes, voir F. de la Granja, Fiestas Cristianas en al-Andalus (Materiales para su estudio), *Al-Andalus*, 34, 1, 1969, p. 1-53 ; 35, 1, 1970, p. 119-142.
31. Ibn 'Idhârî, II, tx. p. 90, tr. p. 145. Voir G. Rosselló Bordoy (1968), M. de Epalza (1982).
32. P. Guichard (1983 et 1990-1991), I, p. 57-58.
33. Entre autres P. Guichard (1977). Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, III, essentiellement.
34. Ḥimyarî, éd. I. 'Abbas, p. 79-80.
35. Sur Pechina, abondante bibliographie. Voir E. Lévi-Provençal (1950-1967), I, p. 348-356 ; J. L. Delgado (1993), p. 137-150 ; L. Torres Balbas (1957), Almería ; B. Marín Fernandez (1974), J. Tapia Garrido (1986-1989), E. Molina López (1986), Almería (1987), E. Molina López et J. Jiménez Esteban (1983), A. Salîm (1969).
36. 'Udhrî, p. 86.
37. Ḥimyarî, éd. I 'Abbas, p. 79-80 et éd. et trad. E. Lévi-Provençal, tx. p. 38, tr. p. 48. La date indiquée ramène au règne de 'Abd Allâh plutôt qu'à celui de Muḥammad mort en 886.
38. Voir en particulier Ḥimyarî, tx. p. 38-39, tr. p. 47-50 et Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, III, p. 53 et 87-89, E. Lévi-Provençal (1950-1967), *loc. cit.*, C. Torres Balbas (1957), Almeria.
39. Ch. Picard (1991).
40. 'Udhrî, p. 81-82.
41. P. Guichard (1983), p. 64. Sur l'esclavage, voir les travaux de Ch. Verlinden.
42. Ḥimyarî, *loc. cit.*
43. Ibn 'Idhârî, II, tx. p. 126-127, tr. p. 208-209.
44. Ch. Picard (1992).
45. Voir essentiellement J. L. Delgado (1993), également F. Morales Belda (1970) et E. Lévi-Provençal (1950-1967), t. III, p. 107-112.
46. Ḥimyarî, éd. 'Abbas, p. 3 et s.
47. R. Dozy (1965), I, p. 250-371 ; J. Bosh Vilá (1992), p. 43-51 ; A. El-Hajjî (1971) ; voir également E. Lévi-Provençal (1950-1967), t. 1, p. 220 et s. Les deux sources principales sont 'Udhrî, p. 98-119, et Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, II, p. 307-313.
48. Ibn Ḥayyân, *op. cit.*, p. 311 ; 'Udhrî, p. 119. Cf. *infra*, n. 58 et 59.
49. Pour les attaques du Xe siècle, voir en particulier, Ibn Ḥayyân, *op. cit.*, VII, éd. al-Hajjî, p. 23-28 ; Ibn 'Idhârî, II, p. 238-241.
50. Ibn-'Idhârî, II, tx. p. 87, tr. p. 141-142.
51. E. Lévi-Provençal (1950-1967), I, p. 160.
52. L'étude des défenses côtières, avec une bibliographie détaillée, est menée *infra* au chapitre IX.
53. 'Udhrî, p. 86.
54. Ibn al-Qûṭiya, tx. p. 82-83, tr. R. Dozy, *Recherches*, 1965, p. 259, 263.

55. Ibn 'Idhârî, II, tx. p. 96-97, 103-104, tr. p. 157-158, 170.
56. El-Ḥajjî (1971).
57. Idrîsî, *Nuzhat*, tx. p.548-549, tr. p. 223-224.
58. 'Udhrî, p. 118-119.
59. Ḥimyarî, tx. p. 29, tr. p. 36 ; voir les propos de E. Lévi-Provençal, n. 3 de la traduction, montrant le lien de parenté entre Khashkhâsh, explorateur de l'océan Atlantique et amiral de la flotte de Séville, et les Banû Aswad de Péchina (voir Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, III, 88). Ce fait est logique, en relation avec la mention d'Ibn al-Qûṭiya à propos du recrutement des marins de l'arsenal de Séville.
60. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, V, tx. p. 325, 347, tr. p. 243, 261.
61. 'Udhrî, p. 81-82.
62. Ibn Ḥayyân, *op. cit.*, tx. p. 87-88, tr. p. 76-77.
63. Ḥimyarî, tx. p. 73, tr. p. 91-92.
64. Ibn Ḥayyân, *op. cit.*, tx. p. 323-24, tr. p. 243 ; 'Udhrî, p. 86.
65. Ibn Ḥayyân, *op. cit.*
66. Ibn al-Athîr, tx. p. 384-85, tr. p. 358-59. Voir C. Torres Balbás (1946), Almería, p. 424 et s.
67. 'Udhrî p. 86.
68. Zuhrî, p. 206.
69. Idrîs 'Imâd al-dîn, p. 385-386.
70. H. Ferhat (1993), p. 66 et s.
71. Sur la politique africaine des Omeyyades et leur lutte contre les Fatimides, voir *Histoire générale de l'Afrique*, III ; E. Lévi-Provençal (1950-1967), II et, avec l'utilisation des sources fatimides (al-Nu'mân et Ibn Sahl), F. Dachraoui (1969), p. 223-241.
72. E. Lévi-Provençal (1931), p. 83-84.
73. 'Udhrî, p. 81-82.
74. Ibn 'Idhârî, II, tx. p. 295, tr. p. 492 ; Idrîsî, *Nuzhat*, tx. p. 544, tr. p. 219.

CHAPITRE II – LES ÉMIRS DES TAIFAS DANS L'ANDALUS

1. D. Wasserstein (1985), Viguera Molíns (1992), J. C. Garcin (1995), p. XXXVII-XLII et p. 49-80, R. Ménendez Pidal, 8 (1994).
2. J. C. Garcin (1995), p. XLI-XLII pour la bibliographie récente.
3. Essentiellement Prieto Y Vives (1926), J. C. Miles (1954), F. Clément (1994). Pour d'autres aspects, voir P. Chalmeta (1972, 1973, 1984, 1992).
4. C. Cerqua (1961), M. J. Rubiero Mata (1985), A. Huici Miranda, Dâniya, *EI²*, II, p. 114.
5. Ḥimyarî, tx. p. 76, tr. p. 95, reprenant Idrîsî.
6. Ibn 'Idhârî, *Bayân*, III, p. 241-242, par exemple.
7. H. Ferhat (1993), p. 84-103.
8. Wansharîshî, éd. Fès, VIII, p. 142-143, Rabat, VIII, p. 224, tr. Guichard-Lagardère, 1990, p. 235.
9. Ibn Rushd (1989), p. 836, n° 204, p. 846-847, par exemple.
10. Voir J. L. Delgado (1993), p. 406-415.
11. Nâṣir i Khusraw, *in* Le Strange (1965), p. 349-350 ; S. D. Goitein, 1967, vol. 1.
12. M. de Epalza (1986-1987).
13. Voir les *Mémoires* de 'Abd Allâh, éd. E. Lévi-Provençal, et la *Chronique anonyme des Mulûk al-Ṭawâ'if*, éd. E. Lévi-Provençal.
14. 'Udhrî, p. 83-84 ; Idrîsî, tx. p. 562-63, trad. *in* Ḥimyarî, p. 221-223 ; Zuhrî, p. 205-206. Sur l'histoire d'Almeria, J. A. Tapia Garrido (1986-1989), vol. III-VI,

E. Molina López, J. Jiménez Esteban (1983), p. 945 et s. Pour son activité maritime, essentiellement, B. Marín Fernández (1974), E. Molina López (1986), Almería.
15. P. Guichard (1990-1991), particulièrement p. 63.
16. Sur les aspects politiques des Taifas, voir D. Wasserstein (1985).
17. Essentiellement Ibn 'Idhârî, *Bayân*, III, en particulier p. 44 et s.
18. 'Iyâḍ, *Tartîb*, VIII, p. 279.
19. J. Bosch Vilá (1988), p. 84 et s.
20. Râzî, p. 93, Ibn 'Abdûn, tx. p. 30, tr. p. 65, Ibn Bassâm (éd. 1939-1942), I-2, p. 205-208 et cité dans *Mafâkhir al-Barbâr*, p. 55-57 (Lévi-Provençal).
21. Ibn 'Idhârî, III, p. 242.
22. *Ibidem*, p. 231 ; Ibn Bassâm, *op. cit.*
23. Ibn 'Idhârî, III, p. 27 ; Ibn Bassâm, I-2, p. 205-208.
24. V. Lagardère, *Almoravides* (1989), p. 99-101.
25. Lévi-Provençal E. (1950-1967), III, p. 109.
26. Ibn Khaldûn, *Muqaddima*, tr. p. 517-527.
27. Ḥimyarî, tx. p. 73, tr. p. 91-92 ; 'Udhrî, p. 82-83.

CHAPITRE III – LE MAGHREB OCCIDENTAL DU VIII[e] AU X[e] SIÈCLE

1. Pour se faire une idée de visions différentes de l'histoire du Maghreb au haut Moyen-Age, voir, entre autres, G. Marçais (1946), J. F. P. Hopkins (1960), A. Laroui (1970). La réorientation la plus récente émane de H. Ferhat (1993).
2. S. Dahmani (1992), p. 373.
3. Ibn Khurradâdhbih, p. 4-9 ; C. Vanacker (1973).
4. Léon l'Africain, I, p. 275 ; P. Cressier, M. Naïmi, A. Touri (1992), p. 398-399. Sur les Salihides, voir I. Cacigas (1951).
5. Bakrî, tx. p. 90-99, tr. p. 180-197. Voir Ch. Pellat, *EI²*, VII, p. 941-943, Nakûr.
6. Cressier, Naïmi, Touri (1992), p. 403-406 ; P. Cressier, *Castrum*, IV (1992), p. 393 et s.
7. G. C. Miles (1950), p. 52-53.
8. D. Eustache (1970-1971), t. 1.
9. Voir les histoires générales du Maroc : H. Terrasse, t. II (1950) ; J. Brignon, A. Amine *et al.*, (1967). Voir aussi celles du Maghreb : Ch. A. Julien, II (1966).
10. D. Eustache (1955).
11. Bakrî, tx. p. 110, tr. p. 216 ; Ibn Ḥawqal, tx. p. 79-81, tr. p. 76-78.
12. E. Lévi-Provençal (1950-1967), t. III.
13. J. Devisse, in *Histoire générale de l'Afrique*, III, chap. 14, p. 407 et s. ; R. A. K. Messier (1995).
14. F. Dachraoui (1985), p. 150-154, 163, 211, 230-243, E. Lévi-Provençal (1950-1967), II, p. 184-196 surtout.
15. Bakrî, tx. p. 110, tr. p. 216 ; Ibn 'Idhârî, I, p. 244.
16. F. Dachraoui, *op. cit.*, H. Halm (1992) pour les installations côtières ; pour l'histoire navale, Târîkh (1973) et Y. Lev (1984).
17. Ibn Ḥawqal, tx. p. 78, tr. p. 74.
18. Bakrî, tx. p. 82, tr. p. 166 ; G. Marçais, *EI²*, I, p. 1240-1241 art. Bidjâya.
19. Mas Latrie (1866), I, p. 22-33.
20. C'est l'avis, en particulier, de S. Mâhir (1967), p. 319 et s. ; voir également A. Pleguezuelo, dans la présentation de la traduction partielle d'Ibn Abî Firâs.
21. Bakrî, tx. p. 61-62, tr. p. 128-129.
22. *Idem*, tx. p. 70, tr. p. 144-145.
23. *Idem*, tx. p. 112, tr. p. 220-221.

24. *Idem*, tx. p. 65, tr. p. 135.
25. *Idem*, tx. p. 66, tr. p. 136-137.
26. Voir la concentration des ateliers monétaires idrissides spécialement dans ce secteur, à Arzila, Tanger, al-Baṣra et Tahlit en particulier : D. Eustache (1970 et 1970-1971), I, p. 178 et s.
27. Ce que montre H. Halm (1992), pour la liaison Alexandrie-Ifriqya.
28. P. Cressier (1992 et 1986) ; le constat est le même à propos de Hunayn, de la part de A. Khelifa (1992), p. 384-385, et sur le rôle joué par les Omeyyades.
29. H. Ferhat (1993), p. 59-70, qui détaille les deux versions contradictoires sur l'intervention omeyyade : celle d'Ibn Ḥayyân, violemment anti berbère, et celle d'Ibn Abî Zar' qui dénonce au contraire le manque de scrupule des Omeyyades.
30. Ibn Ḥawqal, tx. p. 79, tr. p. 75 ; Bakrî, tx. p. 109, tr. p. 214 ; Idrîsî, tx. p. 259, tr. (1983), p. 166.
31. Ibn Ḥawqal, tx. p. 81, tr. p. 77-78.
32. Bakrî, tx. p. 87, tr. p. 175.
33. Idrîsî, tx. p. 238-239, tr. (1983), p. 81-82.

CHAPITRE IV – LA PÉRIODE ALMORAVIDE

1. R. A. K. Messier (1995).
2. J. Bosch Vilá (1956), V. Lagardère, *Almoravides* (1989) et *Zallâqa* (1989) ; pour une bibliographie plus complète, J. C. Garcin (1995), p. LIV-LVII.
3. Ibn Khallikân, VIII, p. 112-113.
4. Ibn Bassâm, II-2, p. 205-208.
5. Bakrî, tx. p. 105, tr. p. 206 ; Idrîsî, tx. p. 527 et 529, tr. (1983), p. 163 et 166. Pour les fouilles, voir les travaux de Ch. Redman.
6. 'Abd Allâh, p. 102-103, tr. V. Lagardère, *Zallâqa* (1989), p. 201.
7. L'ouvrage de base sur la période almoravide demeure J. Bosch Vilá (1956). Voir également, pour cet épisode, P. Guichard (1990-1991), I, p. 76-79.
8. Sur les Banû Maymûn, voir essentiellement A. Huici Miranda (1970) III, p. 114-126. L'ensemble des sources historiques arabes concernant l'époque almoravide les nomme. Parmi celles-ci, voir Ibn Khaldûn, *Muqaddima*, tr. p. 523 ; Baydâq, tx. p. 106, tr. p. 176-177 ; Ḥimyarî, tx. p. 148, tr. p. 1777, et Zuhrî, p. 206 et 232 à propos des Banû Maymûn de Cadix. Sur Lubb ibn Maymûn, Ibn al-Abbâr, *Ḥulla*, II, p. 221-222.
9. Un cinquième amiral commandait la flotte almohade lancée contre les Baléares en 1202. Voir P. Guichard (1985-1987).
10. Auparavant, ce sont les villes de l'intérieur qui sont toujours citées comme localités de la région, plus spécialement Sidonia. Sur Cadix à cette époque, voir A. Sâlim (1990).
11. Zuhrî, *loc. cit.*, qui donne l'Arménie comme objectif, ce qui a été corrigé.
12. Ibn 'Idhârî, IV, tx. p. 45, tr. esp. p. 109.
13. Ibn 'Idhârî, IV, tx. p. 66, 67, tr. p. 155, 156
14. S. D. Goitein (1967), I, p. 308
15. En particulier Ibn Khaldûn, *'Ibar*, tx. VI, p. 309 et s., tr. II p. 77 et s., Ibn 'Idhârî, IV, tx. p. 45 et s. ; également, Ibn Abî Zar', *Ḥulal al-Mawshiyya*, Ibn al-Athîr.
16. Zuhrî, p. 232, et n° 1 du § 191 par l'éditeur Hadj Sadok.
17. G. Rosselló Bordoy (1968) ; P. Guichard (1990), p. 64-70.
18. Le cas des Banû Maymûn rappelle toutefois celui des Banû l-Rumâḥis sous le califat omeyyade.
19. Ibn 'Abdûn, tx. p. 31, tr. p. 68.

20. Ibn 'Idhârî, IV, p. 103, tr. (1963), p. 236.
21. R. Dozy, *Recherches*, p. 324.
22. Ibn Khaldûn, *'Ibar*, tx. VI, tr. II, p. 85.
23. Ibn Ṣâḥib al-Ṣalât, tx. p. 67-68, tr. p. 134.
24. Idrîsî, tx. p. 220, tr. p. 60.
25. Baydaq, tx. p. 106-107, tr. p. 176.
26. Ḥimyarî, éd. I. 'Abbâs, Ittiḥâd al-baḥriyyîn fî Bajjâna bi l-Andalus, *Abḥâth*, 23, 1970, p. 79-81, tr. esp. J. L. Delgado (1993), p. 389-392, et E. Lévi-Provençal (1931), p. 221-223.
27. Idrîsî, tx. p. 239, tr. (1983), p. 82.
28. Wansharîshî, tx., éd. Fès, VIII, p. 142-143, Rabat, VIII, p. 224, tr. P. Guichard, V. Lagardère (1990), p. 235. Voir également, Fès, VI, p. 193, ou VIII, p. 45, Rabat, VIII, p. 65-66. Sinon, voir les fatwas recueillies par V. Lagardère (1995), spécialement chap. V.
29. Ibn 'Abdûn, tx. p. 41, tr. p. 90.
30. S. D. Goitein (1973) p. 259-273, tr. fr., P. Guichard (1990), p. 167-169.
31. Il convient, malgré tout, de tempérer assez largement l'optimisme de M. Lombard (1958) sur le commerce du bois dans la région.
32. Idrîsî, *Nuzhat*, tx. p. 555 et 560, tr. p. 231 et 237-238.
33. *Ibidem*, tx. p. 542, tr. p. 216 ; Ḥimyarî, tx. p. 110-111, tr. p. 135-136.
34. N. Trauth (1996).
35. Avec certitude dès 1162, au moment où 'Abd al-Mu'min commande la construction d'une flotte. Le problème se pose pour la région de Nakûr de savoir où les émirs de la cité faisaient contruire leurs navires, peut-être à al-Mazamma ? La même question se pose pour les Idrissides : il est fort probable que les gens d'al-Baṣra disposaient au IXe siècle d'un chantier de constructions navales.
36. Essentiellement à partir d'al-Idrîsî et al-Ḥimyarî.
37. Fort nombreuses. Voir essentiellement, R. A. K. Messier (1974, 1980 et 1995), H. Kassis (1988) et, pour une vision plus large de l'économie almoravide, I. Molina Martínez (1983) et J. Devisse (1972).
38. A. Sidarus, T. Antunes, Moedas árabes de Beja invocando Ibn Qasî : nova leitura e interpretação histórica, *Nummus*, Porto, 1994, 14-15-2, p. 25-40.
39. M. Barceló (1984-1985).
40. M. Barceló (1979), P. Bonnassie (1982) et plus particulièrement R. Durand (1982), p. 243-252.
41. C. Cahen (1983), p. 107-142.
42. Wansharîshî, éd. Fès, I, p. 343, tr. d'après E. Amar (1908-1909), I, p. 152.
43. *Ibidem*, Fès, I, 341-42, Rabat, I, 433-434. Voir V. Lagardère (1995), p. 66.
44. M. Tangheroni (1991).
45. Pour la fin de la période almoravide, voir, en particulier, F. Codera y Zaidín (1899) et, pour la lutte entre Almoravides et Almohades, A. Huici Miranda (1956-1957), I et A. Bel (1903) à propos des Banû Ghâniya.
46. V. Lagardère, *Zallâqa* (1989), p. 127 et s.
47. Sur ces aspects, voir, en particulier, J. Flori (1992), P. Guichard (1990).
48. *Crónica de Osbern*, éd., 1948. Osbern peut être l'auteur ou le destinataire.
49. J. B. da S. Lopes (1844).
50. Ce n'est pas l'avis des auteurs arabes contemporains ou immédiatement postérieurs qui lient tous la croisade à l'assaut chrétien dans la Méditerranée occidentale. Voir à titre d'exemple le premier traité de *jihâd* d'al-Sulamî, écrit à Damas dès 1109, tr. *in* C. Cahen (1983), p. 219-220.
51. Voir H. Bresc (1981) et Garcin *et al.* (1995), p. 183-184.
52. R. Brunschvig (1940-1947), I.

CHAPITRE V – L'ACTIVITÉ MARITIME SOUS LES ALMOHADES

1. A. Huici-Miranda (1956-1957) donne beaucoup d'indications sur la politique maritime des Almohades et du même (1956), *Grandes batallas*, sur le plan militaire. Voir P. Guichard, *in* J. C. Garcin *et al.* (1995), p. LIX-LXII pour une bibliographie très complète et p. 205-232 pour une vision synthétique de l'histoire de la dynastie.
2. A. Huici Miranda (1956-1957), I, p. 240 et s., y consacre toutefois une grande place.
3. H. Triki, J. Hassar-Benslimane, A. Touri (1992).
4. Baydaq, tx. p. 113, tr. p. 186, *Ḥulal al-Maushiya*, p. 112.
5. Recension détaillée des sources sur cette expédition par H. R. Idris (1962), II, p. 384-394.
6. R. Dozy (1965), II, p. 449. Pour les sources portugaises qui complètent les informations partielles fournies par les sources arabes, voir F. Espinosa (1972).
7. N. Barbour (1970).
8. Sur les Banû Ghânya, A. Bel (1903) reste le mieux documenté ; Rosselló Bordoy (1968), p. 93-97. A propos de cette campagne et sur l'utilisation de la flotte, voir le récit détaillé de cette expédition par E. Lévi-Provençal, *Trente-sept lettres almohades* (1941), p. 168-180, Commentaires (1942), p. 57-59.
9. Outre les sources historiques évoquées plus bas, voir Ḥimyarî, tx. p. 188-91, tr. p. 228-231, Ibn 'Idhârî, (1985), p. 239-243, Ibn Abî Zar', tx. p. 232, tr. p. 452 et E. Lévi-Provençal, *op. cit.*, p. 241-48 et p. 68-70.
10. Ces renseignements se retrouvent principalement dans Ibn Khaldûn, *'Ibar*, tx. VI, p. 232 et s. tr. II, p. 180 et s. ; Ibn al-Athîr, tx. XI, p. 75 et s., XII, p. 37 et s., tr. p. 559 et s. ; *Ḥulal al-Maushiya*, p. 112 et s. ; Ibn Abî Zar' et Ibn Ṣâḥib al-Ṣalât, éd. 1964, p. 240 et s.
11. Ibn Khaldûn, *op. cit.*, tr. II, p. 218.
12. Tâdilî, p. 279.
13. Ibn Ṣâḥib al-Salât, tx. p. 367-368, tr. p. 134.
14. Marrâkushî, p. 149-50.
15. Ibn Khaldûn, *'Ibar*, tr. II p. 183-184 ; Ḥimyarî, tx. p. 145-49, tr. p. 173-178.
16. E. Lévi-Provençal (1941), p. 10-13, (1942) p. 25-26.
17. Ibn 'Idhârî (Almohades), tx. p. 61, tr. p. 323.
18. Ibn Abî Zar', tx. p. 201, tr. p. 400.
19. Huici Miranda (1956), II, p. 173-178, et E. Lévi-Provençal (1942), introduction.
20. Léon l'Africain, p. 172.
21. H. Ferhat (1992), p. 196.
22. Baydaq, tx. p. 113, tr. p. 185-186.
23. Ibn Ṣâḥib al-Ṣalât, tx. p. 481, tr. p. 200.
24. E. Lévi-Provençal (1941), p. 168-180, commentaire (1942), p. 57-59.
25. C'est ce que font ressortir les propos d'Ibn Khaldûn, quelque temps plus tard, *Prolégomènes*, I, p. 524.
26. E. Lévi-Provençal, *op. cit.*, tx. p. 71, commentaire p. 39.
27. Il remplaça les Banû Mardanîsh en 1181.
28. Ibn Khaldûn, *Prolégomènes*, I, p. 523.
29. H. Ferhat (1992), p. 213 et s. ; M. Cherif (1996). La principale source pour cette période demeure Ibn 'Idhârî, *al-Bayân* (1985), p. 397 et s.
30. L'organisation de celle-ci ne nous est parvenue que par l'*Ikhtiṣâr* d'al-Anṣârî (en particulier, tx. p. 162-163, tr. p. 142-143) et, pour les chrétiens, par les traités recensés, en particulier par Mas Latrie (1886).
31. Ibn Sa'îd, *Dja'râfiya*, p. 137.
32. Tâdilî, éd. 1958, p. 189.

33. Anṣârî, tx. p. 160-161, tr. p. 139-140.
34. Wansharîshî, éd. Rabat, I p. 425, IV, p. 250, X, p. 76.
35. Bibliographie très abondante que l'on peut répartir en trois groupes dont les recueils de traités, essentiellement Amari (1863), Mas Latrie (1866) et les actes notariés dont les publications sont trop nombreuses pour être ici recensées ; voir pour Gênes, G. Jehel (1991), pour l'Aragon, C. E. Dufourcq (1966) ; pour Marseille, J. Caillé (1957). Les études sur ce commerce sont elles-mêmes fort nombreuses vues du côté occidental, là où résident les sources de chancellerie et notariées, y compris les sources arabes (Amari à Florence). Le constat est exactement inverse du côté arabe, hormis quelques cas encore rares : N. Pacha (1976), C. Vanacker (1973), Ch. Picard (1995), V. Lagardère (1995) (« Commerce »). Voir, en plus des études citées, M. C. Krueger (1933 et 1937), R. Bautier (1953), C. E. Dufourcq (1990), G. Pistaino (1978 et 1983).
36. Ibn Jubayr, *Riḥla* ; pour les études biographiques, voir O. R. Constable (1992) et (1994) qui se rapporte à de nombreux cas concernant des gens de Ceuta (par exemple, 1992, p. 763) ; S. D. Goitein (1967), I, p. 50-51.
37. Marrâkushi, *Dhayl*, V-2, p. 689 ; H. Ferhat (1993), p. 332.
38. C. E. Dufourcq (1966), p. 147.
39. Cressier P. *et al.* (1992), p. 400.
40. Bâdisî, p. 35 et 55 surtout. Beaucoup de ces pieux personnages vivaient des activités maritimes.
41. Les courants du commerce de la céramique seront étudiés plus loin, au chapitre X.
42. A. Huici Miranda (1956), II, p. 437 et s.
43. Dufourcq (1955) p. 85-86 et n. 6 ; Jehel G. (1995) ; Cherif M. (1996), p. 34-36.
44. *Idem* et H. Ferhat (1993), p. 215 et s.
45. Le traité ne fut jamais honoré et l'alliance tourna à l'avantage du sultan mérinide qui put, ainsi, s'assurer le contrôle du détroit.
46. R. Arié (1972).
47. Pour la numismatique, voir A. Prieto y Vives (1915), A. Bel (1933), H. W. Hazard (1952) et, pour un survol plus récent, S. Fontena Ballesta (1988).
48. Zuhrî, p. 216. Pour l'Atlantique, voir Ch. Picard (1997).
49. *Ibidem*, p. 192. Ibn 'Idhârî (1985), p. 346.
50. Marrâkushî, *Mu'jib*, p. 282.
51. Voir Ch. Picard (1992). Leur nom apparaît dans la liste des localités que gouverne Ibn Maḥfûẓ, dernier seigneur arabe d'Algarve au milieu du XIIIe siècle et comme chefs-lieux des circonscriptions chrétiennes. Pour Ibn Maḥfûẓ, voir *Dhakhîra*, p. 76.
52. Marrâkushî, *Dhayl*, I, p. 400, 528, VI, p. 58, 241-242. Pour les Banû Sufyân, voir également Ibn Bashkuwâl, p. 509.
53. Ibn al-Abbâr, *Takmila*, n° 1322 ; Ibn Zubayr, p. 192, n° 380.
54. Tâdilî, tx. p. 169, tr. P. Guichard, V. Lagardère (1990), p. 236.
55. M. C. Krueger (1933 et 1937).
56. Idrîsî, *Nuzhat*, tx. p. 543, tr. p. 217. Voir également Ibn Ghâlib, I, p. 291, et *Descripción Anónima*, I, p. 53-54, II, p. 59-60.
57. Ch. Picard (1996).
58. J. Vallvé (1980).
59. C. Torres (1982), (1988), et *in* J. Mattoso (1992), p. 390-393.
60. Voir Caillé (1949), t. I ; A. Huici Miranda (1956-1957), I, p. 158-162.
61. Baydaq, tx. p. 113, tr. p. 185-186 ; Ibn Abî Zar', tx. p. 125, tr. p. 383 ; Ibn al-Athîr, tx. XII p. 103, tr. p. 572 ; Ibn Khaldûn, tx. I, p. 313, tr. II, p. 189.
62. Ibn al-Athîr, tx. XI p. 108-109, tr. p. 584-586, tiré de *Ḥulal al-Mawshiya*, p. 115-117, texte s'inspirant lui-même de mentions plus anciennes, en particulier Ibn Shaddâd ; voir H. R. Idris, *op. cit.* Voir également Ibn Khaldûn, *'Ibar*, tx. VI, p. 162, tr. II, p. 28-29, 193.

63. Léon l'Africain, I, p. 164 fait la confusion entre 'Abd al-Mu'min et al-Manṣûr pour les raisons indiquées plus haut.
64. *Ibidem*, p. 172.
65. J. Hassar Ben Slimane (1992), p. 32 et s.
66. Ibn Khaldûn, tr. IV, p. 46-47.
67. C. E. Dufourcq (1955).
68. A. Khaneboubi (1987), p. 69-71, 162-164.
69. Ibn Marzûq (1925), tx. p. 31, tr. p. 61-62.
70. Imamuddin (1965), p. 69 ; S. D. Goitein (1967), I, p. 308. Voir plus loin le passage du chapitre VI consacré à la construction navale.

CHAPITRE VI – LES CONDITIONS DE LA NAVIGATION

1. Idrîsî, p. 548, tr. *in* Ḥimyarî, p. 22. Sur le caractère « fantastique » de l'océan Atlantique dans les sources arabes, voir Ch. Picard, *Merveilles* (1995) et (1997), p. 29 et s. Sur la géographie arabe en général, concernant la description des mers et océans, voir A. Miquel (1968-1983), t. 1, p. 127 et s. et t. 4.
2. Bakrî, tx. p. 81-90, tr. p. 163-182.
3. S. D. Goitein (1967), I, p. 42, 212-213, 331.
4. Par exemple, Bakrî, tx. p. 153, tr. p. 292, Idrîsî, tx. p. 239, tr. (1983) p. 82, Zuhrî, tx. p. 216, 218. Pour cette *fatwâ*, Guichard-Lagardère (1990), p. 236.
5. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, V, tx. p. 87-88, tr. p. 76-77.
6. Ibn 'Idhârî, II, tx. p. 241, tr. p. 399.
7. Zuhrî, p. 232.
8. Voir, à titre d'exemple, M. Drain, R. Lhenaff, J. R. Vanney, *Le Bas Guadalquivir. introduction géographique*, Casa de Velazquez, Recherches en Sciences sociales, De Boccard, Paris, 1971.
9. F. Espinosa (1972), p. 39 et s.
10. Léon l'Africain, II, p. 345.
11. P. Cressier (1992).
12. Idrîsî, tx. p. 560-61, tr. p. 237-238.
13. Voir les articles de *EI*[2] concernant ces auteurs.
14. Bakrî, tx. p. 153-54, tr. p. 292-293.
15. J. A. Mizal, *Los Caminos de al-Andalus en el siglo XII*, édition du *Uns al-Muhâj wa-Rawḍ al-Furâj (Le divertissement des cœurs et les prairies de la contemplation)*, et traduction, Madrid, 1988.
16. Idrîsî, *op. cit.*, tx. p. 46, 50-51, 69-70, tr. p. 79, 83, 95-96 ; *Nuzhat*, tx. p. 549, tr. p. 225.
17. Yâqût, *Mu'jam*, tx. I, p. 377-78, tr. esp. 95-96.
18. Pour Arrifana en particulier, Ibn Bashkuwâl, p. 269.
19. M. de Epalza (1986).
20. Bakrî, tx. p. 81, tr. p. 163.
21. Un passage d'al-Ya'qûbî, tx. p. 360, tr. p. 226, souvent commenté, évoque la venue de navires de la mer de Chine à Mâssa ; le passage est trop problématique pour être pris ici en compte à propos d'un courant commercial répétitif et régulier.
22. Idrîsî, tx. p. 240, tr. (1983), p. 83-84.
23. Ch. Picard (1990).
24. R. Montagne (1923)
25. R. Dozy (1967).
26. Voir essentiellement C. E. Dubler (1949), F. Morales Belda (1981), J. Vallvé (1976 et 1984) ainsi que les données fournies dans les éditions et traductions des auteurs

arabes : E. Lévi-Provençal pour l'ouvrage d'al-Ḥimyarî, M. J. Mizal pour les « Chemins » d'al-Idrîsî, M. Hadj Sadok, p. 76-80, dans son édition d'al-Zuhrî.
27. Ibn al-Qûṭiya, tx. p. 1, tr. p. 2.
28. En particulier, S. D. Goitein (1967), I, p. 313 et s. ; T. Lewicki (1978).
29. Bakrî, tx. p. 81 et s., tr. p. 163 et s. Pour les temps de voyage, voir, entre autres, J. R. Netton (1993), A. Udovitch (1981), M. 'Inawî (1991).
30. Pour la céramique, G. Rosselló Bordoy (1980 et 1983) ; sur le transport des animaux, Wansharîshî, éd. Fès, VIII, p. 45, Rabat, VIII, p. 64.
31. Huici Miranda (1956), I, p. 184.
32. W. Heyd (1959), II, p. 724, J. M. Immamudin (1965), p. 69 ; S. D. Goitein (1967), I, p. 318.
33. Ḥimyarî, éd. 1975, p. 79-80.
34. Bakrî, tx. p. 153-54, tr. p. 292-293.
35. *Calendrier*, 55, 69, 167.
36. Pour la zone provençale, les découvertes d'épaves sarrasines ont fait l'objet de plusieurs études dont on retrouve la bibliographie dans les synthèses suivantes : V. Vindry (1980), A. Darmoul (1981), D. Brentchaloff, Ph. Senac (1992), J.-P. Joncheray, Ph. Sénac (1995). Pour l'Espagne voir la récente mise au point de la question dans S. Martínez Lillo, J. Blánquez Pérez (éd.) (1995), S. Martínez Lillo (1995), p. 215-226. Voir également, B. Greenhill (1976).
37. Pour la céramique, essentiellement G. Rosselló Bordoy (1983) et, surtout, Berti G. *et al.* (1993), D. Nicolle (1989). Pour les graffiti, Bazzana A. *et al.* (1984).
38. Essentiellement, pour les aspects généraux, R. Dozy (1967), *Suppléments*, H. Kindermann (1934) ; pour la Méditerranée orientale, A. Fahmy (1966), p. 115-166, Mâhir (1967) p. 339 et s., Goitein (1967), I, p. 305-309, D. al-Nujayhî (1974), p. 59 et s. ; pour la zone occidentale, J. Lirola Delgado (1993) p. 291-314, F. Morales Belda (1970), Ch. Picard (1997), p. 291-321.
39. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, V, tx. p. 323-324 ; Ibn 'Idhârî, I, p. 300.
40. Berti G. *et al.* (1993), fig. 24.
41. Les termes arabes ici mentionnés correspondent à la terminologie des écrits concernant l'islam occidental ; ils sont parfois choisis parmi d'autres termes et parfois différent de ceux qui étaient utilisés dans la partie orientale de la Méditerranée et, plus encore, dans l'océan Indien.
42. Selon la terminologie méditerranéenne, alors que pour l'Atlantique on parlerait de mât de misaine en proue et d'artimon en poupe.
43. *Alla trina* qui aurait été déformée en « latine » ?
44. Différent du gouvernail, *sukkân*, terme du XV^e siècle.
45. G. Berti (1993), *op. cit.*
46. D. Brentchaloff, Ph. Sénac (1992), p. 72 ; G. Vindry (1980), p. 221.
47. Saqaṭî, n° 174 et n° 176.
48. Image reprise à J. C. Hocquet, Les navires du Moyen-Age, *L'Histoire*, 32, mars 1981, p. 63, comme les remarques concernant le vocabulaire des mâts, différent de la Méditerranée à l'Atlantique.
49. L'article de M. Lombard (1958) qui sert toujours de référence pour tous les aspects du bois musulman doit être utilisé avec grande prudence, du fait d'un optimisme souvent exagéré, en particulier sur la commercialisation du bois. Des études nouvelles, fondées sur les textes et les trouvailles archéologiques et, particulièrement, les recherches palynologiques, s'avèrent nécessaires.
50. S. D. Goitein (1967), p. 305. Il fait cette remarque à plusieurs reprises à propos de la constitution des convois.
51. Voir E. Lévi-Provençal, *in* R. Ménendez Pidal (1969), V, p. 193, et R. Dozy, *Suppléments* (1967), I, p. 447, 717.

52. Bakrî, p. 112, Zuhrî, p. 215, Ḥimyarî, p. 9, 29, 75, 183-185..., Ibn al-Athîr, VI, p. 339, VIII, p. 512, Ibn Jubayr, p. 296, Ibn Sa'îd, *Basṭ al-arḍ*, éd. Vernet, p. 71... Ces listes de citations ne prétendent en aucun cas à l'exhaustivité.
53. Idrîsî, tx. p. 542, tr. p. 216.
54. Ibn 'Idhârî, II, tx. p. 6, tr. p. 9.
55. Bakrî, tx p. 109, tr. p. 214.
56. Idrîsî, p. 544 ; Ḥimyarî, tx. p. 111, 161.
57. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, V, p. 87-88, 323-324...
58. *Idem*, p. 211.
59. S. D. Goitein a même constaté que ce mot pouvait désigner de grosses embarcations, (1967), I, p. 305-306.
60. Ibn 'Idhârî, I, p. 302-303 ; pour Ibn Jubayr, A. Gateau (1949). Voir, pour la zone orientale, al-Nujaylî (1974), p. 23 et s. Il paraît difficile d'utiliser les termes d'auteurs plus tardifs comme Ibn al-Khaṭîb ou Ibn Baṭṭûṭa dans la mesure où le XIVe siècle a été marqué par une évolution considérable de la marine, y compris dans le royaume de Grenade ou au Maghreb : il est donc très probable que les termes désignant les navires eurent alors un sens technique plus affiné et, en tout cas, différent.
61. Bâdisî, p. 55, Ibn Abî Zar', p. 332.
62. C'est-à-dire à faible tirant d'eau, comme les « drakkars » par exemple.
63. Zuhrî, p. 206.
64. *Ibidem*.
65. 'Udhrî, p. 81-82.
66. Bakrî, p. 88, Ibn Ḥayyân, *op. cit.*, p. 323-324, par exemple.
67. Nujaylî, p. 104 et s. ; S. D. Goitein (1967), I, p. 306.
68. A. Khaneboubi (1987), p. 164.
69. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, V, p. 323-324 pour l'expédition de 933.
70. S. D. Goitein (1967), I, p. 307. Il fait dériver le sens du mot ghurâb non pas de corbeau comme cela est admis en général, mais de ghurbân désignant le pommeau d'une épée.
71. Ibn Khallikân, VIII, p. 113, Baydaq, p. 108, Ibn Ḥayyân, *op. cit.*, p. 365-366, 413-414, 'Udhrî, p. 81, Ibn Bassâm, II, p. 205 ; également, Ibn al-Athîr, XI, p. 158.
72. Zuhrî, p. 215 et p. 74-76 (index de l'éditeur).
73. Ibn Ḥayyân, *op. cit.*, p. 366 ; Ibn al-Qûṭiya, p. 82-83.
74. *Ibidem*, p. 314-315, peut-être (le mot pose problème) et 'Udhrî, p. 81-82.
75. Ibn Hayyân, *op. cit.*, tx. p. 87-88, 367, tr. esp. p. 76-77, 275.
76. 'Udhrî, p. 86 ; Ibn 'Abdûn, tx. p. 31, tr. p. 68.
77. Ibn Bassâm, II-2, p. 205.
78. Mas'udî, *Tanbîh*, p. 141.
79. E. Ferreira Priegue (1988), F. Espinosa (1972) ; au début du XIIe siècle, l'évêque de Compostelle fit appel aux Génois pour lui construire des navires : *Historia Compostellana*, p. 174-176.
80. Jâḥiẓ, 'Amr ibn Baḥr, *Kitâb al-Ḥayawân*, éd. 'A. M. Hârûn, Le Caire, 1938-1945, 7 vol., I, p. 82. Sur cet auteur, Ch. Pellat, *EI²*, II, p. 395-98.
81. L. Torres Balbás (1946), *Atarazanas*, p. 207-209.
82. H. Bresc (1981).
83. S. D. Goitein (1967), I, p. 306, 308.
84. J. M. Imamuddin (1965), p. 69.
85. J. Vernet (1985), p. 254, donne comme référence une mention d'Ibn Jubayr mais celle-ci demeure sujette à caution selon l'avis même du savant espagnol.
86. S. D. Goitein (1967), I, p. 314-315.
87. En particulier, *Muqtabis*, V, tx. p. 366, 382, tr. p. 275, 285.
88. J. Vernet, *op. cit.*, p. 247-258. L'adoption de la boussole en Méditerranée occidentale par les musulmans ne lui apparaît pas certaine.

CHAPITRE VII — MARINS ET ÉQUIPAGES

1. Voir, entre autres, M. Mollat, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IXe-XVIe siècles*, Paris, 1983.
2. P. Guichard (1983) ; Talbi (1966), p. 386-388.
3. Idrîsî, tx. p. 542, tr. p. 216.
4. Iṣṭakhrî, I, p. 42.
5. Ibn 'Abdûn, tx. p. 24, tr. p. 51.
6. Idrîsî, *Nuzhat*, tx. p. 529, tr. (1983), p. 165 ; Zuhrî, p. 210.
7. M. Charif (1990).
8. Alphonse X, *Cantigas*, éd. (1959), II, n° 183, et G. Lovillo (1949), n° 200.
9. Ch. Picard, *Pèlerinages* (1995) ; sur les richesses foncières des chrétiens et leur confiscation, voir P. Guichard et V. Lagardère (1990), p. 202-206.
10. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, V, tx. p. 111, tr. p. 93.
11. Marrâkushî, *Mu'jib* (1968), p. 149-150, trad. *in* P. Guichard (1990-91), p. 323.
12. M. Cherif (1996), p. 39 et s.
13. Ibn 'Idhârî (1985), p. 397-398 ; Ibn Khaldûn, *Berbères*, tx. VII, p. 186-7, tr. IV, p. 64 ; *Dhakhîra*, p. 76.
14. H. Ferhat (1993), p. 228 et s.
15. Idrîsî, tx. p. 547-48, tr. p. 223-224.
16. Huici Miranda (1970), III, p. 114-126 ; P. Guichard (1985-1987).
17. 'Udhrî, p. 119 ; Ḥimyarî, tx. p. 29, tr. p. 36.
18. Voir pour les XIIIe-XIVe siècles, J. Lirola Delgado (1990) à propos des Banû l-Randâḥî.
19. E. Lévi-Provençal (1950-1967), III, p. 109.
20. Ibn Ṣâḥib al-Ṣalât, tx. p. 367-368, tr. p. 134.
21. Respectivement morts en 1500 et 1373.
22. V. Christides (1982).
23. Ṭabarî, 3e série, III, 1582.
24. Mas'ûdî, *Murûj*, I, p. 365.
25. Ibn Mankalî, p. 14 et s.
26. E. Lévi-Provençal (1950-1967), III, p. 66 et s.
27. Ibn Khaldûn, *'Ibar*, tr. II, p. 209.
28. Les ouvrages d'Ibn Abî Firâs (Xe siècle), *Kitâb Akriyat al-sufun*, Ibn Mughîth (XIe siècle), *Muqni' fî 'ilm al-shurûṭ*, al-Buntî (XIe siècle), *al-Wathâ'iq wa l-Masâ'il al-majmû'a*. Voir essentiellement D. Santillana (1938), II, p. 259 et s., concernant l'aspect juridique de ces écrits.
29. Ibn Abî Firâs, p. 13-19.
30. Wansharîshî, *Mi'yâr*, éd. Rabat, VIII, p. 312-313, p. 205.
31. *Ibidem*, éd. Fez, VIII, p. 142-143, éd. Rabat, VIII, p. 224, trad. P. Guichard, V. Lagardère (1990), p. 235.
32. *Ibidem*, éd. Fès, VIII, p. 186, Rabat, VIII, p. 297-298.
33. J. M. Rubiera Mata (1985).
34. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, V, tx. p. 211, 259, tr. p. 217, 287.
35. E. Lévi-Provençal, *Lettres almohades*, tx. p. 10-13, 60-61, 168-180, compte rendu et commentaire, p. 25, 37, 57-59.
36. Tadilî, éd. 1985, p. 279 ; Abû Ḥâmid al-Gharnâṭî, p. 118.
37. H. Ferhat (1993), p. 196-197.
38. Voir sur ce thème, *Navigazione*, Spolète, 1978 ; P. Guichard (1983 et 1994) ; Ph. Sénac (1980 et 1982), *Presenza dei Saraceni* (1991).
39. Ibn Ṣâḥib al-Ṣalât, tx. p. 367-368, tr. p. 134.
40. 'Udhrî, p. 81-82.

41. Zuhrî, p. 206, 232 ; le pays fut confondu par l'auteur du XII[e] siècle avec celui d'Armîniya, la Cilicie ; voir *supra*, p. 61.
42. Wansharîshî, Fez, III, p. 234-235, VI, p. 105, Rabat, III, p. 311-312, VI, p. 148-149.
43. *Ibidem*, Fez, II, p. 98, Rabat, II, p. 118.
44. *Historia Compostellana*, p. 174, 262.

CHAPITRE VIII – LES ESPACES PORTUAIRES ET LA DÉFENSE DU LITTORAL

1. Bakrî, tx. p. 111, tr. p. 219. Voir Puertos (1995).
2. *Ibidem*, tx. p. 86, tr. p. 175. Pour ce terme, voir R. Dozy, *Suppléments* (1967), I, p. 363.
3. Ces indications ont pour but de faciliter l'accès aux informations sur les ports, mais ne prétendent pas, étant donné l'importance et le nombre des travaux, à l'exhaustivité. Outre les titres cités, il convient de se reporter aux articles de l'*Encyclopédie de l'islam*.
Maghreb :
Alger : E. Solá (1993) ; Hunayn : G. Marçais, Honain, (1957), A. Khelifa (1992) ; Badîs : P. Cressier (1992) ; ports du Rîf et Ghomara : P. Cressier (1992) ; Ceuta : Ch. E. Dufourcq (1955), H. Terrasse (1962), M. Cherif (1991 et 1996), H. Ferhat (1993) ; Qsar el-Seghir, C. L. Redman (1978) ; Larache-Tushummush, A. Dias Farinha (1987) ; Moulay Bou Sâlim : D. Eustache ; al-Baṣra : *ibidem* ; Salé-Rabat : J. Caillé (1949), J. Benslimane (1992) ; Tît : H. Basset, H. Terrasse (1927), V. J. Cornell (1988) ; Qûz : R. Rosenberger (1966) ; Nûl : Cressier, Naïmi, Touri (1992).
Andalus :
Tortosa : E. Lévi-Provençal (1931) ; Baléares : Rosselló Bordoy (1968, 1987) ; Palma de Majorque : M. M. Riera Frau (1993) ; Denia : M. J. Rubiera Mata (1988), R. Azuar Ruiz (1989) ; Carthagène : A. Carmona (1986), E. Molina López, Cartagena (1986) ; Almeria : L. Torres Balbas (1957), A. Sâlim (1969), B. Marín Fernandez (1974), E. Molina López, J. Jiménez Esteban (1983), J. Tapia Garrido (1986-1989) ; Almuñecar : M. Bencherifa (1986) ; Málaga : M. I. Colero Secall (1995) ; Gibraltar : L. Torres Balbas (1947) ; Tarifa : B. Pavón Maldonado (1989) ; Cadix : P. Martínez Montavez (1974), S. Sâlim (1990) ; Séville : J. Bosch Vilá (1988), M. Valor Piechotta (1991) ; Saltes : A. Bazzana, P. Cressier (1989), A. Bazzana, J. Bedia Garcia (1993), A. Bazzana, J. Bedia Garcia, J. De Meulemeester (1994) ; Faro : J. G. Domingues (1972) ; Silves : Valera Gomes (1988 et 1991) ; Lisbonne : C. Amaro (*et al.*) (1995).
4. A. Lézine (1965), N. Djelloul (1993). Ḥufra peut aussi désigner un bassin naturel.
5. Ḥimyarî, tx. p. 145-149, tr. p. 173-178.
6. Ḥimyarî, tx. 73-75, tr. p. 91-94 ; al-Bakrî, tx. p. 111-12, tr. p. 221-222.
7. Ḥimyarî, tx. p. 177-179, tr. p. 213-215. Voir également la description d'al-Zuhrî, p. 214.
8. Ibn Ṣâḥib al-Ṣalât, tx. p. 234-235, tr. p. 64-65.
9. Bakrî, tx. p. 109, tr. p. 214.
10. Anṣârî, tx. p. 169-170, tr. p. 153-154.
11. Idrîsî, tx. p. 239, tr. (1983), p. 82.
12. Il n'y avait là aucune ressemblance avec celles des villes chrétiennes. Ibn 'Abdûn, tx. p. 24, tr. p. 51 ; ils pouvaient aussi défendre leurs intérêts individuellement, voir Wansharîshî, Fès, VIII, p. 253.
13. Mas Latrie, I, p. 191-192, par exemple.
14. Ibn 'Abdûn, tx. p. 31, tr. p. 64-65.
15. Voir A. Almagro (1987).

16. *Crónica d'Orbern*, p. 41 et s.
17. L. Torres Balbás, Atarazanas (1946) ; voir également M. C. Galbis Diez (1961).
18. R. O'Callaghan, *Anales de Tortosa*, Tortosa, 1895, apendice, p. 76. Voir P. Guichard (1990), p. 64-69, et Lévi-Provençal (1931), p. 83-84.
19. 'Udhrî p. 86.
20. 'Udhrî, p. 82-83, Ḥimyarî, tx. p. 73, tr. p. 91-92.
21. Idrîsî, tx. p. 544, tr. p. 219. Ainsi al-Idrîsî, le plus complet en informations sur ce sujet, est loin d'apporter les éclaircissements nécessaires : il ne dit rien pour Almeria (p. 562-563) et Séville (p. 541) ; *dâr al-ṣinâ'a* n'apparaît que pour Algeciras (p. 539) et pour Denia (p. 557) il parle de *dâr inshâ' al-sufun*. Pour Tortosa (p. 555), ville pour laquelle nous savons qu'il y avait un édifice particulier, il évoque la construction sous la forme *inshâ' al-marâkib*. Il en va de même pour Alicante (p. 558), Silves (p. 543), Alcácer do Sal ou Qsar al-Seghîr (p. 529). Pour Saltes (p. 542), il évoque un atelier métallurgique : *ṣinâ'atu l-ḥadîd*.
22. Al-Râzî, p. 98. Voir également Yâqût, *Mu'jam*, tx. IV, p. 397, tr. p. 277.
23. 'Abd Allâh, tr. p. 115, 183.
24. *Relação da Derrota Naval*, p. 14-42.
25. Ibn Abî Zar', tx. p. 201, tr. p. 399-400.
26. Molina López E. (1995), p. 112. Al-Idrîsî parle de constructions de navires de haute mer *(marâkib al-safariya)* et de *ḥarâriq*, p. 558.
27. L. Torres Balbás, Alcaicerías (1949).
28. Anṣârî, tx. p. 160-161, tr. p. 139-140 ; Udhrî, p. 86.
29. Himyarî, tx. p. 183-85, tr. p. 221-223 qui reprend les propos d'al-Idrîsî.
30. Ibn 'Abdûn, tx. p. 49, tr. p. 110. Voir également tx. p. 18, tr. p. 36.
31. P. Cressier, M. Naïmi, A. Touri (1992), p. 394-398.
32. L. Torres Balbás, Alhóndigas (1946) ; voir le plan et l'élévation face à la page 464.
33. Ibn Khaldûn, *Muqaddima*, tr. II, p. 721.
34. Une synthèse des découvertes récentes en Espagne, se trouve dans l'ouvrage rassemblant les travaux du Congrès sur les ribats de San Carlos de la Rápita, éd. M. de Epalza (1993). Voir également les travaux de M. de Epalza, R. Azuar Ruiz, V. J. Cornell, P. Cressier. Une thèse récente de C. Martínez, *El Ribât en el Mediterraneo occidental : Ifrîqiya y al-Andalus. Dos ejemplos de religiosidad (siglos IX-XI d.c.)*, juin 1994, Univ. de Madrid, reste inédite pour le moment. Ces travaux s'ajoutent aux contributions anciennes mais toujours valables de G. Marçais, Ribats (1957), ou L. Torres Balbas (1948). Pour les tours de guet, voir R. Azuar Ruiz (1995), S. Bassol (1990).
35. J. Lirola Delgado (1993) p. 397-398, qui traduit le passage du *Kitâb al-Kharâj* de l'oriental Qudâma ibn Ja'far (mort en 948) consacré aux devoirs du gouverneur et dont le texte arabe se trouve dans A. M. Fahmy (1973), p. 412-413.
36. Ibn Marzûq, tx. p. 31, tr. p. 61-62.
37. 'Udhrî, *in* trad. de M. Sánchez Martínez (1975-1976), p. 45 ; Idrîsî, *Caminos*, p. 96.
38. *Crónica dos cincos Reis*, p. 203-204.Pour la connaissance des tours atalayas au Portugal, l'étude la plus complète est celle de A. Iria (1956), II, p. 104-130.
39. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, II, p. 384.
40. Râzî, p. 90.
41. Ibn Bashkuwâl, éd. Codera, p. 269. Ribâṭ al-Rîḥâna peut correspondre soit au site d'Arrifana, petit village côtier à une trentaine de kilomètres au nord du cap Saint-Vincent, soit à la forteresse d'Aljezur, dans le même endroit, à quelques kilomètres en retrait sur un petit cours d'eau.
42. Azuar Ruiz R. (1995), p. 69.
43. *Ibidem* (1989 et 1994) ; pour San Carlos, voir D. Bramon, *in* M. de Epalza (éd.) (1993), p. 109-120.
44. Bakrî, tx. p. 111, tr. p. 220.

45. Ibn Ḥawqal, tx. p. 78, tr. p. 81-82.
46. Bakrî, tx. p. 70, tr. p. 143.
47. M. de Epalza (1995), p. 57-65.
48. Bakrî, tx. p. 80, tr. p. 162.
49. Voir, pour le Rif, P. Cressier, *Castrum*, IV (1992), p. 173-175.
50. Azuar Ruiz (1995).
51. Udhrî, *op. cit.* ; Ibn al-Khaṭîb, *A'lâm*, éd. 1938, p. 286. Sur Ibn Qasî, voir D. R. Goodrich, *A ṣufî revolt in Portugal : Ibn Qasî and his Kitâb Khal' al-na'layn*, Columbia Un., 1978, p. 16 et s.
52. A. Lézine (1956) ; A. Basset, H. Terrasse (1927), V. J. Cornell (1988).
53. R. Azuar Luis (1991).
54. B. Pavón Maldonado (1989), p. 543-552.
55. A. Bazanna, J. Bedia Garcia (1993), p. 36.
56. M. Valor Piechotta (1991), p. 233-250.
57. Idrîsî, tx. p. 547-49, tr. p. 547-548 ; Ḥimyârî, tx. p. 16-18, tr. p. 22-24.
58. Ibn Ḥawqal, tx. p. 81, tr. p. 77-78.
59. D. Eustache (1955) ; B. Rosenberger (1967).
60. Pour l'exploitation minière, voir B. Rosenberger, exploitations minières et Tamdult (1970).

CHAPITRE IX – L'IMPLICATION DU POUVOIR DANS LA VIE MARITIME

1. La plupart des travaux en arabe touchant la navigation musulmane concernent l'Egypte et l'organisation de la flotte par les pouvoirs abbasside, fatimide ou sultaniens (ayyoubide et mamlouke). Parmi ceux-ci, voir A. al-'Abbâdî, A. al-Sâlim (1981), I. al-'Adawî (1957), A. M. Fahmy (1966, éd. arabe, 1973), S. Mâhir (1967), A. R. Aḥmad, *Târîkh fann al-qitâl al-baḥrî*. Voir également V. Christides (1982 et 1988). Sur les taxes, C. Cahen (1964) et Goitein (1967), I, p. 266-273.
2. Pour Andalus, voir essentiellement Lirola Delgado J., 1993 ; Ch. Picard (1997), p. 439-481, et, sur le plan de l'organisation commerciale, O. R. Constable (1994), p. 112-137.
3. Sur le pouvoir en Berbérie, voir J. F. P. Hopkins (1960).
4. Himyarî, tx. 'Abbas I (1975), p. 79-80, tr. esp. J. Lirola Delgado (1993) p. 389-392.
5. Ibn Ḥayyân, *Muqtabis*, V, tx. p. 323, tr. p. 243. Pour Algeciras, p. 217.
6. Voir en particulier, Ibn Ḥayyân, *op. cit.*, tx. p. 87-88, tr. p. 76-77 ; 'Udhrî, p. 81-82 ; Qudâma ibn Ja'far, *in* Fahmy (1973), p. 412-413, trad. esp. J. Lirola Delgado (1993), p. 397-399. Sur l'administration civile des ports égyptiens, voir S. D. Goitein (1967), I, p. 186-192, et sur l'institution douanière, C. Cahen, *op. cit.*
7. Plus particulièrement, P. Chalmeta (1973) et voir sa traduction d'al-Saqaṭî, *Al-Andalus* (1967), p. 125 et s.
8. Voir P. Chalmeta., in *Al-Andalus* (1967), p. 147-148.
9. En particulier Saqaṭî, p. 60, 71-72.
10. Ibn 'Abdûn, tx. p. 31, tr. p. 68.
11. Voir, par exemple, Ibn Khallikân, VIII, p. 112.
12. Ibn Khaldûn, *'Ibar*, II, p. 178.
13. E. Lévi-Provençal (1941), tx. p. 168-180, trad. résumée, p. 57-59 ; Ibn al-Athîr, tr. p. 603-604 ; Ibn Khaldûn, *'Ibar*, tr. II, p. 208-209.
14. E. Lévi-Provençal, *op. cit.*, tx. p. 10-13, 61-66, trad. résumée, p. 25, 37.
15. Ibn Ḥawqal, tx. p. 108, tr. p. 107-108.
16. *Ibidem*, tx. p. 74-78, tr. p. 70-74.

17. Nâṣir-i Khusrâw, pour Tripoli du Liban au XI[e] siècle, *in* Le Strange (1965), p. 349, S. D. Goitein, *Letters* (1973), p. 236.
18. Abû Yûsuf, tx. p. 132-133, tr. p. 204. Voir A. Udovitch, Commercial techniques (1970), *Partnership* (1970).
19. 'Udhrî, p. 86 ; Ibn Sa'îd, *Bast al-arḍ*, p. 74.
20. Ibn 'Abdûn, tx. p. 33.
21. Sur les taxes almoravides, voir la mise au point de V. Lagardère, *Almoravides* (1989), p. 207-219.
22. Mas Latrie, p. 196-200. Voir Krueger (1933 et 1937).
23. Ch.-E. Dufourcq (1955).
24. Ibn 'Idhârî, III, p. 27 ; Ibn Bassâm, II-2, p. 205.
25. Ibn Abî Firâs, p. 48-49 ; Jazirî, fol. 55 r. Goitein donne également des exemples de rétention, *Letters* (1973), p. 237.
26. P. Chalmeta (1979), p. 111 et s., (1973), p. 136. Voir également E. Ashtor (1965) et O. R. Constable (1993), p. 133-137.
27. S. D. Goitein (1967), I, p. 217, conclut à l'impossibilité d'une étude du commerce maritime à partir des prix, les paramètres étant trop diffus.
28. Par exemple, Wansharîshî, éd. Rabat, V, p. 213-214.
29. Par exemple, le texte d'Ibn Mughîth, étudié et édité dans la thèse de J. Aguirre Sábada, Grenade, 1987, et édité à Madrid en 1994 ; le texte d'al-Jazîrî, étudié par Ferreras Sánchez A., à l'Université Complutense de Madrid, 1991 ; le *Mi'yâr* d'al-Wansharîshî, par Vidal Castro F., *Economia y Sociedad en al-Andalus y el Magreb a través de une fuente jurídica : el Mi'yâr de al-Wansharîshî*, Grenade, 1992. Il convient d'ajouter que E. Lévi-Provençal avait déjà évoqué l'intérêt de ces sources : voir Menéndez Pidal, V (1965), p. 193.
30. J. Lirola Delgado (1992), M. Arcas Campoy (1995), F. Vidal Castro (1992). Pour le Maghreb, voir en particulier H. R. Idris (1961, 1970, 1973). Pour le monde arabe, voir D. Dahak (1986).
31. Voir V. Lagardère (1995), mise au point bibliographique sur les études des *fatwâ* d'al-Wansharîshî dans l'Andalus et au Maghreb, p. 485-494 et, dans cet ouvrage, le compte rendu de nombreuses *fatwâ* sur la vie maritime. Voir également E. Amar (1908-1909). Sur les cadis et leur rôle, V. Lagardère (1986) et *Zallâqa* (1989), p. 129 et s.
32. M. Arcas Campoy (1995), p. 289-290. Voir également le chapitre qui est consacré aux marins dans le *K. Akriyat al-sufun*, p. 13-19.
33. L'un des principaux traités notariaux de l'Andalus, celui d'Ibn al-'Aṭṭâr (X[e] s.), *K. al-Wathâ'iq wa l-sijillât*, éd. P. Chalmeta, F. Corriente, *Formulario Notarial Hispano-Árabe por el alfaquí y notario cordobés Ibn al-'Aṭṭâr (s. X)*, Academia Matritense del Notariado, IHAC, Madrid, 1983, ne comporte pas de partie consacrée à la navigation ; mais, selon P. Chalmeta, p. XXXI et s., Ibn Mughîth et al-Buntî auraient repris à leur compte le chapitre perdu du notaire de l'époque califale.
34. Sur les lettrés d'al-Andalus, voir D. Urvoy (1978 et 1990).
35. Ibn Rushd, éd. Beyrouth (1987) ; les manuscrits d'Ibn Sahl sont accessibles à la Librairie générale de Rabat, ms. 370 Q, 838 Q, 3398 Q et éd. partielle de A. Khallâf.
36. Voir E. Amar, *op. cit.*, II, p. 472.
37. A propos des traités de ḥisba, sur l'influence entre Ifriqya et Andalus, voir P. Chalmeta (1970).
38. Voir les exemples types tirés d'al-Buntî *in* J. Lirola Delgado (1993), p. 407-410.
39. Voir par exemple, al-Wansharîshî, éd. Fès, VIII, p. 45, Rabat, VIII, p. 65-66, sur le transport de brebis vers Majorque par un capitaine-locataire. Ici, le contrat spécifiait le nombre d'animaux transportés.
40. Voir, par exemple, la *fatwâ* concernant la perte d'un transport de blé, probablement

à Séville au début du XI[e] siècle, sous Ibn Abî 'Amir al-Manṣûr, al-Wansharîshî, éd. Fès, VIII, p. 192-193, Rabat, VIII, p. 309-310.

41. Il n'y avait pas de dissociation entre les deux formes de contrats, dans les traités juridiques ou notariaux musulmans.
42. Wansharîshî, éd. Fès, VIII, p. 130, tr. Amar E. (1908-9). Voir l'avis du cadi de Cordoue Ibn al-Ḥajj (mort en 1135) sur les défaillances du qirâḍ, Wansharîshî, éd. Fès, VIII, p. 133, Rabat, VIII, p. 210-211, trad. V. Lagardère, P. Guichard (1990), p. 235-236.
43. J. Lirola Delgado (1993), p. 350-355.
44. D. Santillana (1938), M. Arcas Campoy (1995), D. S. Powers (1984), M. Rajab (1990), A. I. Rozi (1983).
45. H. R. Idris (1960).
46. Voir S. Mâhir (1967), p. 319 et s., V. Christides (1982).
47. Wansharîshî, éd. Fès, X, p. 71, Rabat, X, p. 95. Sur ce problème voir également D. Santillana (1938), II, p. 259-285.
48. Nâṣir-i Khusraw, *in* Le Strange (1965), p. 349-350.
49. S. D. Goitein (1967), I, p. 331.
50. Ibn al-Khaṭîb, *A'mâl*, p. 221.
51. Ibn Bassâm, *op. cit.*
52. Ibn 'Idhârî, II, tx. p. 126, tr. p. 208.
53. Râzî, p. 93.
54. Pour le Repartimiento, voir son édition et étude par J. González (1951). Pour les agronomes, il s'agit essentiellement d'Ibn Ḥajjâj (XI[e] s.), descendant de l'émir du IX[e] siècle, et Ibn al-'Awwâm (fin XII[e] s.) étudiés par El-Faiz, L'Aljarafe de Séville : un jardin d'essais pour les agronomes de l'Espagne musulmane, *Hespéris-Tamuda*, 29 (1), 1991, p. 5-25. Voir également L. Bolens, *Agronomes andalous du Moyen-Age*, Droz, Genève, 1981.
55. Par exemple, S. D. Goitein (1967), I, p. 338.

CHAPITRE X – LE COMMERCE MARITIME

1. O. R. Constable, *Trade and Traders in Muslim Spain* (1994). Pour le Maghreb occidental, voir les études sur le commerce de J. Devisse (1972), C. Vanacker (1973), N. Pacha (1976) et sur Ceuta, H. Ferhat (1993). L'ouvrage de M. Cherif, intitulé *Ceuta aux époques almohade et mérinide*, Paris, L'Harmattan, 1996 apporte beaucoup en ce domaine. Sur les marchands en général, voir également H. J. Cohen (1970).
2. S. D. Goitein (1967), Y. Ragheb (1982-1985).
3. Pour les biographies, les auteurs apportant des indications sur les marchands sont Ibn al-Faraḍî (mort en 1013), Ibn Bashkuwâl (mort en 1183), Ḍabbî (1202), Ibn al-Abbâr (XIII[e] s.) ; pour le Maghreb, 'Iyâḍ rapporte un nombre important de vies de personnages. Les dictionnaires, comme celui de Yâqût, n'apportent pas de précisions en la matière. Le seul ouvrage hagiographique concernant l'époque almohade est celui d'al-Tâdilî. Les autres auteurs comme al-Bâdisî vécurent à l'époque mérinide.
4. Ibn 'Abdûn, tx. p. 41, tr. p. 90.
5. Dimashqî, p. 48-52 ; Saqaṭî, tx. p. 1, 15, 17, tr. p. 360, 389, 392.
6. W. Heyd (1959) ; D. M. Dunlop, *The history of the jewish Khazars*, Princeton, 1954, p. 134 et s. ; E. Lévi-Provençal (1950-1967), III.
7. Sur Ibrâhîm ibn Ya'qûb, voir A. Miquel (1967-1984), I, p. XXXII et 146 et s. ; sur Halfôn ibn Nethanel, voir S. D. Goitein (1973), p. 259-63. En 1138, par exemple, il était alors à Tlemcen.
8. *Ibidem*, trad. française, P. Guichard (1990), p. 168.

9. O. R. Constable (1994), p. 69.
10. M. Amari (éd.) (1863), p. 21.
11. Ch. E. Dufourcq (1966), p. 576, n. 4 ; Ferhat (1993), p. 332-333.
12. Le manque de dynamisme apparent de cette communauté ne vient pas de leur confession.
13. On retrouve des communautés « nationales » d'Andalous à Tripoli ou en Egypte, mais ce type d'association apparaît malgré tout en retrait par rapport aux autres liens. Voir, sur l'esprit de fierté « nationale », la *Risâla* d'al-Shaqundî, éloge de la civilisation andalouse face au monde maghrébin.
14. Y. Ragheb (1992), p. 27-28 par exemple.
15. H. Bresc, A. M. Eddé, P. Guichard (1990).
16. Voir M. Benaboud (1980-1981), concernant Séville.
17. M. Rodinson (1970).
18. Voir O. R. Constable (1992) et (1994), p. 80-85, nos 4, 5, 8, 9, 10, 18, 19, où l'auteur donne les principales références dans les ouvrages biographiques de *fuqahâ'* devenant voyageurs de commerce.
19. Ibn Bashkuwâl, éd. (1955), n° 1407, p. 606.
20. Wansharîshî, éd. Fès, VIII, p. 193 ; voir également, par exemple, Fès, IX, p. 312.
21. *Ibidem*, Fès, I, p. 343, Rabat, I, p. 436. Voir également, Fès, I, 344, et Rabat, *op. cit.*
22. Y. Ragheb (1986), Goitein (1967), I, p. 308 et s.
23. Nâṣir-i Khusraw, *in* Le Strange (1965), *loc. cit.*
24. J. Devisse (1972), C. Vanacker (1973), R. Vernet (1980), Ch. Picard, « Commerce » (1995).
25. Ibn Ḥawqal, tx. p. 81, tr. p. 77-78 ; Bakrî, tx. p. 153-54, tr. p. 292-93 ; Idrîsî, tx. p. 240, tr. (1983) p. 83-84 ; Zuhrî, p. 216.
26. Tâdilî, tx. p. 169, tr. P. Guichard, V. Lagardère (1990), p. 236.
27. R. Mauny (1960) ; Ch. Picard (1997).
28. S. D. Goitein (1973), p. 263, tr. P. Guichard (1990), p. 169.
29. Ibn Khurrâdadhbih, éd. Hadj Sadok (1949), tx. et trad. p. 20-23.
30. Idrîsî, *op. cit.*, Ibn Sa'îd al-Maghribî, *Geografía*, p. 253.
31. M. García-Arenal, M. J. Viguera (éd.) (1987).
32. Outre les ouvrages sur chacune des régions concernées, voir, entre autres travaux, W. Heyd (1959), R. S. Lopez, I. W. Raymond (1955), A. R. Lewis (1971), M. Lombard (1968), S. D. Goitein (1962), (1967) ; pour l'Andalus, T. F. Glick (1979), J. M. Immamudin (1963) et (1965) ; pour le Maghreb, voir *Histoire générale de l'Afrique* (1990-1991), t. 3 et 4.
33. M. Gómez Moreno (1940), p. 385.
34. Idrîsî, tx. p. 554, tr. p. 354.
35. S. D. Goitein (1967), I, p. 111.
36. *Ibidem*, p. 332-339.
37. Vindry G. (1980), p. 222 ; D. Brentchalof, Ph. Sénac (1992).
38. S. D. Goitein (1967), I, p. 339-346 : 28 paiements à effectuer pour des tissus entre le Vieux Caire et Rosette. Voir également la *fatwâ* très intéressante sur les prix et la variété des produits concernés, au XIIe siècle, citée par H. R. Idris (1960), p. 231-232.
39. S. D. Goitein (1973), p. 259-263, trad. P. Guichard (1990), p. 168-169.
40. Tâdilî, p. 169, tr. P. Guichard ; V. Lagardère (1990), p. 236.
41. Ibn Abî Firâs, p. 39-41 ; Jazîrî, *in* O. R. Constable (1994), p. 161.
42. Zuhrî, p. 218.
43. Idrîsî, tx. p. 238-39, tr. (1983), p. 81-82.
44. J. Vallvé (1990).
45. C. E. Dufourcq (1974), R. Vernet (1980).
46. Zuhrî, p. 189 ; Ch. Picard (1997), p. 417-458.

47. Les lettres de la Geniza montrent bien que le trafic des céréales existait entre l'Andalus et l'Egypte ; toutefois, il apparaît mineur.
48. *Fatwâ* du XI^e siècle, rendue par Abû l-Qâsim ibn Sirâj (mort en 1064), cadi de Cordoue : Wansharîshî, tx. éd. Fès, VIII, p. 142-143, Rabat, VIII, p. 224, tr. P. Guichard ; V. Lagardère (1990), p. 235.
49. Zuhrî, p. 180-181, 188-189, pour les produits réexpédiés ensuite vers le Sahara.
50. Voir *Fours de potiers et « Testares » médiévaux en Méditerranée occidentale* (1990).
51. Voir sur la péninsule Ibérique, outre les congrès de céramologie, les travaux A. d'Azuar Ruiz (1989) et J. A. Gisbert (1985) sur Denia, A. Bazzana *et al.* (1983) sur Valence, Bazzana A. *et al.* (1989, 1993, 1994) sur Saltes, J. M. Campos Carrasco (1986) sur Séville, M. Dominguez Bedmar *et al.* (1987) sur Almeria, S. F. Gabaldón (1987) sur la région de Jerez, M. Gómez Moreno (1940) et R. Puertas Tricas (1989), pour Malaga, J. A. P. Macias, J. Bedia (1993) sur Niebla, J. Navarron Palazón (1980), *Cerámica esgrafiada* (1986), *Cerámica islámica* (1986), Loza dorada (1986) à propos de Murcie, G. Rosselló Bordoy (1980, 1983, 1987), pour les Baléares, L. Matos (1984), (1993) sur Cerro da Vila (Algarve), C. Torres (1982, 1987, 1988) pour Mertola, Valera Gomes (1988, 1991) pour Silves, etc.
52. Voir S. Martinez Lillo (1995), qui fait le point sur l'ensemble des fouilles subaquatiques espagnoles et leurs résultats, avec une bibliographie à jour.
53. Voir les travaux de C. Torres ; les découvertes de céramique musulmane sur le site de Montinho das Laranjeiras, sur le Guadiana, étudiées par H. Coutinho (*Arqueologia Medieval*, 2, Mertola, 1993, p. 39-54), montrent que le circuit commercial reliant des cités comme Silves à Mertola, passaient par le fleuve.
54. R. V. Gomes (1991). Voir également Zozaya (1980).
55. M. Jenkins (1980), M. Gómez Moreno, *op. cit.*
56. Pour la diffusion de la céramique « cuerda seca », J. Zozaya (1980), M. Casamar, F. Valdes (1984) ; pour Ceuta, C. Posac Mon (1960), p. 163 et (1962), p. 110 ; pour Belyounesh, M. G. Cardenal (1980).
57. S. F. Gabaldon (1987).
58. R. Valera Gomes (1988), p. 87-118.
59. P. Cressier, M. Naïmi, A.Touri (1992), p. 405.
60. M. Casamar, F. Valdes, *op. cit.*
61. C. L. Redman (1980), p. 258.
62. Gómez Moreno (1940), M. Jenkins (1980), D. Abulafia (1985), G. Berti *et al.* (1993), G. Berti, L. Tongiorgi (1983).
63. R. Ricard, A. Delpy (1931), p. 234 ; J. Meunié (1952), p. 72, 87 ; R. Mauny (1952), p. 514-516.
64. M. G. Cardenal (1980), p. 243.
65. S. F. Gabaldón (1987), p. 466 et s. Pour l'Atlantique européen, voir J. A. Macias, A. Bedia (1993), à propos de Niebla. Pour les découvertes de Chella, faites par J. Boube, ce type de poteries concerne le niveau mérinide ; voir M. G. Cardenal (1980), p. 249.
66. Zuhrî, p. 180 et s.
67. Ch. Verlinden (1955, 1974, 1983).

Bibliographie

Sources

'Abd Allâh (émir de Grenade-XI^{e} s.) , *Mémoires* : voir E. Lévi-Provençal.

Abû l-Fidâ (XIV^{e} s.), *Taqu'îm al-buldân*, éd. M. Rainaud, Mc G. de Slane, Paris, 1840, trad. M. Reinaud, Paris, 1948, t. 1 et 2-1, et S. Guyard, t. 2-2 (1848) ; nouv. éd. F. Sezgin, Francfort, 1983-1985.

Abû Ḥâmid al-Gharnâtî (XII^{e} s.), *Tuḥfat al-Albâb*, éd. et trad. G. Ferrand, *Journal Asiatique*, 1925, 207, p. 1-148, 193-304 (nouv. éd. I. al-'Arabî, Casablanca, 1993).

Abû Yûsuf, Ya'qûb b. Ibrâhîm (VIII^{e} s.), *Kitâb al-Kharâj*, Le Caire, 1943-1944, trad. fr. E. Fagnan, *Le livre de l'impôt foncier*, Paris, 1921.

Akhbâr majmû'a fî fatḥ al-Andalus (X^{e}-XI^{e} s.), *Ajbar Machmuâ (coleción de tradiciones). Crónica Anónima del siglo XI*, éd. et trad., D. E. Lafuente y Alcantara, Coleción de obras arabigas de Historia y Geografia, Real Academia de Historia, I, Madrid, 1897. Nvle éd. al-Abyârî I., Le Caire-Beyrouth, 1981.

Alphonse X (Le Sage), *Cantigas de Santa Maria*, éd. tx. W. Mettmann, Coimbra, 1959, 3 vol. ; éd. iconographique, Madrid, Real Academia Espanhola, 1889.

Amar E., La pierre de touche des fétwas, *Archives Marocaines*, 12-13, Paris, 1908-1909.

Amari M., *Diplomi arabi del Real Archivio Fiorentino*, Florence, 1863.

al-Anṣârî, Muḥammad (XV^{e} s.), *Ikhtiṣâr al-akhbâr 'ammâ kâna bi-thaghr Sabta min saniyy al-âthar*, éd. E. Lévi-Provençal, Une description musulmane de Ceuta musulmane au XV^{e} siècle..., *Hespéris*, 1935, 12-2, p. 145-176, trad., A. M. Turki, La physionomie monumentale de Ceuta : un hommage nostalgique à la ville par un de ses fils, Muḥammad ibn al-Qâsim al-Anṣârî, *Hespéris-Tamuda*, 1983, p. 113-162.

Arié R., Traduction annotée et commentée des traités de hisba d'Ibn 'Abd al-Ra'ûf et de 'Umar al-Garsîfî, *Hespéris-Tamuda*, 1960, 1, p. 5-38, 199-214, 365-375.

al-'Azafî (Banû) (XIII^{e} s.), *Lettres des Banû l-'Azafî de Sabta*, éd. Hayla M. H., Rabat, 1979.

al-Bâdisî (XIII^{e}-XIV^{e} s.), *Al-Maqṣad al-sharîf wa-l-manza' al-laṭîf fî dhikri ṣulaḥâ'i l-rîf*, éd. S. A'arab, Rabat, 1971.

al-Bakrî (XI[e] s.), *Kitâbu l-Masâlik wa l-Mamâlik ; pour le Maghreb*, éd. et tr., M. G. De Slane, *Description de l'Afrique septentrionale par Abou Obeïd el-Bekri*, Paris, A. Maisonneuve, nouv. éd., 1965 ; pour le Maghreb al-Aqṣâ, tr. V. Monteil, Al-Bakrî (Cordoue 1068), Routier de l'Afrique blanche et noire du Nord-Ouest, *Bulletin de l'IFAN*, 1968, 30-1, p. 39-116. Pour l'Andalus, tx. A. al-Ḥajjî, *Jughrâfiyatu l-Andalus wa Urûbbâ min Kitâbi l-Masâlik wa l-Mamâlik li-Abî 'Ubaydi l-Bakrî*, Beyrouth, 1968 ; tr. F. Clément, Mémoire de Maîtrise, Bordeaux (dactylographiée, 1981) ; tr. esp. E. Vidal, *Geografía de España... de Abû 'Ubayd al-Bakrî*, Saragosse, 1982.

al-Baydaq (XII[e] s.), L'histoire des Almohades d'Abû Bakr ibn 'Alî al-Ṣanhâji, surnommé al-Baydaq, E. Lévi-Provençal, *Documents inédits d'histoire almohade. Fragments manuscrits du « Legajo » 1919 du Fonds arabe de l'Escurial*, Paris, 1928.

Braun-Hoefnagle, *Civitates Orbis Terrarum*, 1572-1617.

al-Buntî (XI[e] s.), *Al-Wathâ'iq wa l-masâ'il al-majmû'a min kutub al-fuqahâ' Muḥ. ibn 'Abd Allâh ibn Abî Zamânin wa Muḥ. ibn Aḥmad ibn al-'Aṭṭâr wa Aḥmad ibn Sa'îd ibn al-Hindî wa Mûsâ ibn Aḥmad al-Ma'rûf bi l-Watad 'alâ alfâzi-him wa ma'âni-him* (XI[e] s.), Man. n° XI de l'Instituto Miguel Asín, f. 7964, Madrid, Junta de Ampliación de Estudios ; éd. et trad partielle *in* J. L. Delgado (1993), p. 406-413.

Caffaro, *De captione Almerie et Tortuose*, éd. A. Ubieto, Valence, 1973.

Calendrier de Cordoue de 961 (le). composé par 'Arîb ibn Sa'îd et Rabî' ibn Zayd (X[e] s.), éd. R. Dozy, tr. Ch. Pellat, Leyde, 1961.

Coelho, *Portugal na Espanha Arabe*, 2 vol., 2[e] éd., 1989, 2 vol.

Crónica anónima de 'Abd al-Raḥmân III al-Nâṣir (X[e]-XI[e] s.), éd. et trad. E. Lévi-Provençal, E. García Gómez, Madrid, 1950.

Crónica de Cinco Reis de Portugal Inedito Quatrocentista reprozido do Cód. 886 da Bibl. Públ. Municipal de Porto ; seguido de Capítulos Inéditos da Versão Portuguesa da Crónica Geral de Espanha e outros textos (XIV[e] s.) éd. A. M. Basto, vol. I, Porto, Biblioteca Histórica, Série Régia, Livraria Civilização, 1945

Crónica de Osbern (XII[e] s.), éd. et tr. J. A. De Oliveira, Lisbonne, 1948.

al-Ḍabbî (XII[e] s.), *Bughyat al-Multamis fî ta'rîkh rijâl al-Andalus*, éd. F. Codéra et J. Ribera, Madrid, Bibliotheca árabo-hispana, III, 1885 (nouv. éd. I. al-Abyârî, Le Caire-Beyrouth, 1989).

al-Dhakhîra al-saniyya fî ta'rîkh al-dawla al-marîniyya (Anonyme, XIV[e] s.), éd. M. Ben Cheneb, Alger, 1921 (nouv. éd. Rabat, 1972).

al-Dimashqî Abû l-Faḍl Ja'far (IX[e]-XI[e] s. ?), *Kitâb al-Ishâra ilâ maḥâsin al-tijâra*, Le Caire, 1900.

Fagnan A., *Extraits inédits relatifs au Maghreb. Géographie et histoire*, Alger, 1924.

al-Gharnaṭî (XII[e] s.), *Tuḥfat al-albâd wa nukhbat al-I'jab*, éd. I. al-Arbî, Casablanca, Dâr al-Afâq al-jadîda, 1993.

Goitein S. D., *Letters of Medieval Jewish Traders, translated from the arabic with introduction and notes by...*, Princeton, 1973.

González J., *Repartimiento de Sevilla*, éd. et étude, 2 vol., Madrid, 1951.

al-Ḥimyarî (XIV[e] s.), *La Péninsule ibérique au Moyen Age d'après le « Kitâb al-Rawḍ al*

Mi'ṭâr ». Texte arabe des notices relatives à l'Espagne, au Portugal et au Sud-Ouest de la France, tx. et tr. E. Lévi-Provençal, Leyde, 1938 ; éd. I. 'Abbas, Beyrouth, 1975, trad. partielle P. Maestro Gonzalez, Valence, 1963.

Historia Compostellana. Cura et Studio (XIIe s.), éd. E. Falque Rey, Turnhout, 1980.

al-Ḥulal al-Mawshiya fî dhikr akhbâr al-marrâkushiya (XIVe s.), éd. al-Bashîr al-Fûrtî, Tunis, 1911, tr. A. Huici Miranda, *Crónica árabe de las dinastias almoravide, almohade y benimerin*, Tetuan, 1951 (nouv. éd. I. S. Allouche, Rabat, 1936, S. Zakkâr et 'A Q. Zamâma, Casablanca, 1979).

Ibn al-Abbâr (XIIIe s.), *Kitâb al-Ḥullat al-ṣiyarâ*, éd. H. Mu'nis, 2 vol., Le Caire, 1963-1964.

— *Kitâb al-Takmila li-kitâb al-ṣila*, éd. F. Codera, BAH, V-VI, 2 vol. Madrid, 1887.

— *Apéndice a la edición Codera*, éd. M. Alarcón et A. González Palencia, Madrid, Miscelánea de estudios y textos árabes, 1915.

— *Takmila-t-essila d'Ibn al-Abbâr* (texte arabe d'après un manuscrit de Fès, t. I, complétant les 2 vol. éd. Codera), éd. A. Bel et M. Ben Cheneb, Alger, 1920.

— *Al-takmilat al-ṣila*, éd. I. Al-Ḥusaynî, 2 vol., Le Caire-Bagdad, 1956.

Ibn 'Abdûn (XIIe s.), éd. E. Lévi-Provençal, *Documents inédits sur la vie sociale et économique en Occident musulman au Moyen Age*, 1re série : *Trois traités hispaniques de Ḥisba*, Le Caire, 1955, p. 1-65 ; tr. E. Lévi-Provençal, *Séville musulmane*, Paris, 1947.

Ibn Abî Firâs, Abû l-Qâsim Khalaf (Xe-XIe s.), *Kitâb Akriyat al-sufun wa-l-nizâ' bayna ahli-hâ*, éd. M. A. Tâhir, *Cahiers de Tunisie*, 1983, 31, n° 123-124, 1er-2e tr., p. 5-53 (sec. ar.) ; trad. esp. partielle, José Aguilera Pleguezuelo, El derecho mercantil marítimo en al-Andalus, *Temas Árabes*, 1, août 1986, p. 93-106.

Ibn Abî Zar' (XIIe s.), *Kitâb al-Anîs al-muṭrib bi-Rawḍ al-Qirṭâs*, éd. Tornberg, Upsal, 1843, tr. esp. A. Huici Miranda, Valence, Textos Medievales, 2e éd., 1964.

Ibn al-Athîr (XIVe s.), *Kitâb al-Kâmil fî l-ta'rîkh*, éd. Tornberg, 14 vol. Leyde, 1851-1876 ; tr. E. Fagnan des passages relatifs au Maghreb et à l'Espagne in *Annales du Maghreb et de l'Espagne*, Alger, 1901.

Ibn Bashkuwâl (XIIe s.), *Kitâb al-Ṣila fî ta'rîkh al-a'immat al-Andalus*, éd. F. Codera, Bib. Ar.-Hisp., 7-8, Madrid, 1892, 2 vol. ; éd. al-Ḥusaynî, Le Caire, 1954-1956, 2 vol. (nouv éd., I. al-Abyârî, Le Caire-Beyrouth, 1989).

Ibn Bassâm (XIIe s.), *Kitâb al-Dhakhîra fî maḥâsin al-jazîra*, éd. I. 'Abbas, 8 vol., Le Caire, 1958-1964.

Ibn al-Faqîh al-Hamadhânî (IXe s.), *Mukhtaṣar kitâb al-buldân*, éd. M. J. de Gœje, BGA, Leyde, 2e éd., 1967 ; éd. et trad. partielle, M. Hadj-Sadok, *Description du Maghreb et de l'Europe au IIIe-IXe siècle*, Alger, 1949.

Ibn al-Faraḍî (Xe-XIe s.), *Kitâb ta'rîkh 'ulamâ' l-Andalus*, éd. F. Codera, BAH, Madrid, 1890 (nouv. éd. I. al-Abyâdî, Beyrouth-Le Caire, 1989).

Ibn Ghâlib (XIIe s.), *Kitâb Farḥât al-Anfus*, éd. A. Luṭfî, Majallat Ma'had al-Makhṭûṭât al-'arabiyya, 1955, p. 272-310 ; trad. Vallvé Bermejo J., Una descripción de España de Ibn Gâlib, *Anuario de Filologia*, Barcelone, 1975, p. 369-384.

Ibn Ḥawqal (Xe s.), *Kitâb Ṣûrat al-arḍ*, éd. G. H. Kramers, *Opus geographicum*, Leyde, 1938-1939 ; tr. G. H. Kramers et G. Wiet, *Configuration de la terre*, 2 vol., Paris-Beyrouth, 1964.

Ibn Ḥayyân (XIe s.), *Kitâb al-Muqtabis fî ta'rîkh rijâl al-Andalus* :

— (II) Règnes de 'Abd al-Raḥmân II et Muḥammad, *Al-Muqtabas min anba : ahl al-Andalus*, éd. M. A. Makki, Beyrouth, 1973.

— (III) Règne de 'Abd Allâh, *Al-muqtabis : Chronique du règne du calife umaiyade Abd Allah à Cordoue*, éd. M. M. Antuña, Paris, P. Geuthner, 1937; tr. J. Guraieb in *Cuadernos de Historia de España*, Buenos-Aires, 1950-1959, 12 à 30.

— (V) Règne de 'Abd al-Raḥmân III : *Crónica del califa 'Abd ar-Raḥman III an-Nâṣir entre los años 912-942*, éd. Chalmeta, Corriente, Madrid, IHAC, 1979 ; tr. M. J. Viguera et F. Corriente, Saragosse, 1981.

— (VII) Partie relative aux années 971-975, *Al-Muqtabis fî akhbâr balad al-Andalus*, éd. A. Ḥajjî Beyrouth, 1965, tr. E. García Gomez, *Anales palatinos del Califa de Cordoba al-Ḥakam II*, Madrid, 1967.

Ibn Ḥazm (XIe s.), *Kitâb Jambarat ansâb al-'arab*, éd. E. Lévi-Provençal, Le Caire, 1948, tr. des passages relatifs aux Arabes d'Espagne, E. Teres, Linajes árabes en al-Andalus, *Al-Andalus*, 22, 1957.

Ibn 'Idhârî (XIIIe-XIVe s.), *Kitâb al-Bayân al-Mughrib fî Akhbâr mulûk al-Andalus wa-l-Maghrib* :

— (I et II) Texte arabe des parties relatives au Maghreb et à l'Espagne de la conquête à la fin du Xe siècle, éd. R. Dozy, Leyde, 1848-1851, 2 vol., revue par G. S. Colin et E. Lévi-Provençal, Leyde, 1948-1951, 2 vol. ; II, tr. E. Fagnan, *Histoire de l'Afrique et de l'Espagne intitulée al-bayano l-Mogrib*, Alger, 1901-1904, 2 vol. (pagination renvoyant à l'éd. 1948-1951).

— (III) Partie relative aux royaumes de taifas, éd. Lévi-Provençal E., *Histoire de l'Espagne musulmane au XIe siècle*, Paris, 1930.

— (IV) *Histoire de l'Espagne musulmane au XIIe-XIIIe siècle*, éd. I. Abbas, Beyrouth, 1967.

— (Almoravides) Un fragmentó inédito de Ibn 'Idhârî sobre los Almorávides, éd. A. Huici Miranda, Separata de *Hespéris-Tamuda*, 1961, 2, p. 43-111.

— (1963) Partie relative aux Almohades, *III parte de al-Bayân al-Mughrib*, éd. Huici Miranda *et alii*, Tetuan, 1963, trad. Valence, 1963.

— (1985) *Al-Bayân al-Mughrib*, nouvelle éd., Rabat, 1985.

Ibn 'Iyâḍ (XIIe s.), *Madhâhib al-ḥukkâm fî nawâzil al-aḥkâm*, Beyrouth, 1990.

Ibn Jubayr (XIIe-XIIIe s.), *Riḥla*, éd. Wright, rév. M. J. de Gœje, *The Travels of Ibn Jubayr*, Leyde, 1907, nouv. éd. Beyrouth, 1980 ; trad. Gaudefroy J. Demombynes, Paris, 1958.

Ibn al-Kardabûs (XIIIe s.), *Kitâb al-iktifâ'*, éd. A. M. al-'Abbadî, *Ta'rîkh al-Andalus*, *RIEI*, 1965-66, 13, p. 41-126, nouv. éd., Madrid, 1971 ; trad. esp. F. Maillo, Madrid, 1993.

Ibn Khaldûn (XIVe s.), *Al-Muqaddima (Prolégomènes)*, éd. Beyrouth, 1959, trad. V. Monteil, 3 vol., Paris, 1978 ; *Kitâb al-'Ibar*, éd. 7 vol., Beyrouth, 1956-1959 ; tr. partielle, M. G. de Slane, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de*

l'Afrique septentrionale, 1852-1856, nouv. éd. P. Casanova, Paris, 1956 ; tr. des passages relatifs à l'Espagne, O. Machado, Historia de los Árabes de España por Ibn Jaldûn, *Cuadernos de Historia de España*, Buenos-Aires, 1946-1969, 4-48.
Ibn Khallikân (XIII^e^ s.), *Wafayât al-a'yân wa-anbâ al-zamân*, 8 vol., Beyrouth, éd. I. 'Abbas, 1969-1972.
Ibn al-Khaṭîb (XIV^e^ s.), *Kitâb A'mâl al-a'lâm*, Partie II, éd. E. Lévi-Provençal, *Histoire de l'Espagne musulmane*, Beyrouth, 1956. Partie III, éd. A. M. al-'Abbâdî et M. I. al-Kattânî, *Dâr al-Kitâb*, 1964 ; trad. esp. R. Castrillo, *Historia medieval islámica del Norte de África y Sicilia*, Madrid, Instituto Árabe de Cultura, 1983.
— *Al-iḥâṭa fî akhbâr Gharnâṭa*, éd. M. A. 'Inân, Le Caire, 4 vol., 1975-1978 ; éd. de nouveaux passages, A. Shaqqûr, Tetuan, 1988.
Ibn Khurradâdhbih (IX^e^ s.), *Kitâb al-Masâlik wa l-mamâlik*, éd. et trad. partielles, M. Hadj-Sadok, Alger, Carbonel, 1949.
Ibn Mankalî (XIV^e^ s.), *al-Aḥkâm al-mulûkiyya wa-l-ḍawâbiṭ al-nâmûsiyya fî fann al-qitâl fî l-baḥr*, éd. A. M. 'Abd al-Dâ'im, thèse inédite, Le Caire, Faculté des lettres, 2 vol., 1974. Passages traduits en espagnol, J. Lirola Delgado, Poder naval (1993), p. 399-403.
Ibn Marzûq (XIV^e^ s.), *al-Musnad al-ṣaḥîḥ al-ḥasan fî ma'âthir mawlânâ Abî l-Ḥasan... ibn Marzûq*, éd. J. Viguera, Alger, 1981 (du même, trad., Madrid, 1977). Éd. et trad. partielle, E. Lévi-Provençal, « Le Musnad d'Ibn Marzûq », *Hespéris*, 1925, p. 16-76.
Ibn Mughîth (XI^e^ s.), *Kitâb al-Muqni' fî 'ilm al-shurûṭ*, éd. F. J. Aguirre Sábada, Madrid, 1994.
Ibn al-Qaṭṭân (XIII^e^ s.), *Naẓm al-Jumân*, éd. Makki, 1964.
Ibn Qutayba, *Kitâb al-Imâma wa-l-siyâsa*, éd. et trad. J. Ribeira (voir Ibn al-Qûṭiya).
Ibn al-Qûṭiya (X^e^ s.), *Ta'rîkh Iftitâḥ al-Andalus*, éd. P. Gayangos, E. de Saavedra, F. Codera, 1868 ; tr. J. Ribera, *Historia de la conquista de España de Abnelcotia el Cordobès*, Madrid, Colección de obras árabigas de historia y geografía de la Real Academia de la Historia, II, 1926 (nouv. éd., I. al-Abyâḍî, Beyrouth-Le Caire, 1982).
Ibn Rushd, Abû l-Walîd (XI^e^-XII^e^ s.), *Kitâb al-Fatâwâ*, éd. Ibn al-Ṭâhir al-Talîlî, Beyrouth, 1987.
Ibn Rustih (IX^e^ s.), *Kitâb al-A'lâq al-nafîsa*, éd. et trad. partielle, M. Hadj-Sadok, *Descriptions du Maghreb et de l'Europe au III^e^-IX^e^ siècle*, Alger, Bibliothèque Arabe-Française, 1949.
Ibn Ṣâḥib al-Ṣalât (XIII^e^ s.), *Ta'rîkh al-mann bi l-imâma*, éd. A. al-Tâzî, Beyrouth, 1964, tr. esp. A. Huici Miranda, Valence, 1969.
Ibn Sahl (XI^e^ s.), *Thalâth wathâ'iq fî muḥâraba al-ahwâ wa l-bida' fî l-Andalus*, éd. Khallâf 'A., Le Caire, 1981.
— *Wathâ'iq fî shu'ûn al-ḥisba fî l-Andalus*, éd. Khallâf 'A., Le Caire, 1983 et 1985 (nouv. éd. révisée avec M. A. Makkî et M. Kâmil Ismâ'îl).
Ibn Sa'îd al-Maghribî (XIII^e^ s.), *al-Mughrib fî ḥulâ l-Maghrib*, éd. Shawqî Ḍayf, Le Caire, 1953-1955, 2 vol.

— *Basṭ al-arḍ fî l-ṭûl wa l-arḍ* (ou K. al-Jughrâfiyya), éd. J. Vernet, Tetuan, 1958 ; tr. *ibidem*, Marruecos en la geografía de Ibn Sa'îd al-Maghribî, *Tamuda*, 1953, 1, p. 245-263 ; España en la Geografía de Ibn Sa'îd al-Maghribî, *Tamuda*, 1958, 6, p. 307-326.

Ibn al-Zubayr (XIIIe s.), *Ṣilat al-ṣilab*, éd. E. Lévi-Provençal, Rabat, 1938, nouv. éd. Rabat, 1993.

Idrîs 'Imâd al-Dîn (XVe s.), *'Uyûn al-Akhbâr*, éd. Yalaoui, Beyrouth, 1985.

al-Idrîsî (XIIe s.), *Nuzhat al-mushtâq fî ikhtirâk al-afak*, éd. Istituto Universitario Orientale di Napoli e Istituto per il Medio e Estremo oriente, Al-Idrîsî, *opus geographicum*, Naples-Rome, 1975 ; tr. R. Dozy et M. De Gœje, *Description de l'Afrique et de l'Espagne*, nouv. éd. Leyde, 1968 ; tx. et tr. relative au Maghreb, Hadj Sadok, 1983.

— *Uns al-muhâj wa-rawḍ al-furâkh*, éd. et trad. M. J. Mizal, *Los Caminos de al-Andalus en el siglo XII*, Madrid, 1989.

al-Iṣṭakhrî (Xe s.), *Kitâb al-Masâlik wa l-Mamâlik*, éd. M. J. De Goeje, *Viae Regnorum, Descriptio ditionis moslemicae*, Leyde, 1927 (nouv. éd. F. Sezgin, Francfort, 1992).

al-Istibṣâr (Kitâb) fî 'ajâ'ib al-amṣâr (anonyme, XIIe s.), éd. S. Zaglul, Alexandrie, 1958 (nouv. éd., Casablanca, 1985).

'Iyâḍ ibn Mûsâ al-Sabtî (XIIe s.), *Tartîb al-madârik wa-taqrîb al-masâlik*, éd. S. A. A'râb *et al.*, 8 vol., Rabat, 1976-1983.

al-Jazîrî (XIIe s.), *Maqṣad al-maḥmûd fî talkhîṣ al-'uqûd*, Miguel Asín Institute, CSIC, ms. 5, Madrid.

Léon l'Africain (XVIe s.), *Description de l'Afrique*, trad. A. Épaulard, 2 vol., Paris, 1956.

Lévi-Provençal E., *Chronique des Taifas. Fragments d'une Chronique anonyme des Mulûk al-Ṭawâ'if*, éd. in Ibn 'Idhârî, *Bayân* III, p. 289-316 et tr. (par le même), *in R.* Dozy, *Histoire des Musulmans d'Espagne*, 1932, III, p. 215-235 ; trad. esp. F. Maíllo, Madrid, 1991.

— *Mafâkhir al-Barbar, Fragments historiques sur les Berbères au Moyen-Age, extraits inédits d'un recueil anonyme compilé en 712/1312 et intitulé Kitab Mafâkhir al-Barbar*, éd. Rabat, 1934.

— Les mémoires de 'Abd Allâh, dernier roi ziride de Grenade, *Al-Andalus*, 3 (2), 1935, p. 233-344, 4 (1), 1936-1939, p. 29-143, 6, 1941, p. 1-63, éd. intégrale, intitulée *Tibyân ou Mudhâkarât al-amîr 'Abd Allâh*, Le Caire, 1955, tr. *idem* et E. García Gomez, *El siglo XI en primera persona (las memorias de 'Abd Allâh)*, Madrid, 1980.

Trente-sept lettres officielles almohades, coll. de textes arabes de l'Institut des Hautes-études Marocaines, 1941 ; commentaire dans *Un recueil de lettres officielles almohades. Etude diplomatique, analyse et commentaire historique*, Paris, 1942.

Lopes J. B. da S., *Relação da Derrota Naval, Façanhas e Sucessos dos Cruzados que Partirão do Escalda para a Terra Santa no Anno de 1189*, Lisbonne, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1844.

al-Maqdisî (Xe s.), *Kitâb al-Bad' wa l-ta'rîkh*, éd. et tr. C. Huart, *Le livre de la création et de l'histoire*, Paris, 1899.

al-Maqqarî (XVII[e] s.), *Nafḥ al-ṭîb min ghuṣn al-Andalus al-raṭîb*, éd. R. Dozy, G. Dugat, L. Krehl, W. Wright, *Analectes sur l'histoire et la littérature des Arabes d'Espagne* (1[re] éd. Leyde, 1855-1861), Amsterdam, 1967, 2 vol. ; tr. de passages relatifs à l'Espagne, P. de Gayangos, *The history of the Muhamedan dinasties in Spain*, Londres, 1840-1843, 2 vol. ; réimp., Amsterdam, 1964.

al-Marrâkushî (début XIII[e] s.), *Kitâb al-Mu'jib fî talkhîṣ akhbâr al-Maghrib*, éd. Le Caire, 1963 ; éd. Dozy, réimp., 1968 ; nouv. éd., Casablanca, 1978, tr. E. Fagnan, *Histoire des Almohades*, Alger, 1893 ; tr. esp. A. Huici Miranda, Tetuan, Col. de Crónicas árabes de la Reconquista, IV, 1955.

al-Marrâkushî Ibn 'Abd al-Malik (fin XIII[e] s.), *Al-Dhayl wa takmila li kitâb al-mawṣul wa l-ṣila*, éd. M Ben Sharîfa, Beyrouth (I), 1973, I. 'Abbas, (IV à VI), 1964-1973, M. Ben Sharîfa, Rabat, (VIII), 1984.

Mas Latrie, *Traités de paix et de commerce et documents concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen-Age*, 2 vol., Paris, 1866.

al-Mas'ûdî, (X[e] s.), *Murûj al-dhahab*, éd. A. Muhjî al-Dîn, Beyrouth, 4 vol., tr. Ch. Pellat, *Les prairies d'or*.

— *Kitâb al-Tanbîh wa l-Ishrâf*, éd. M. J. De Gœje, BGA 8, Leyde, 1967 (1[re] éd. 1894) ; tr. B. Carra de Vaux, *Le Livre de l'avertissement*, Paris, 1896.

Molina (Martínez) I., *Dhikr bilâd al-Andalus (Una Descripcion anónima de al-Andalus)* (XV[e] s.), éd. et trad., Madrid, 1983, 2 vol.

al-Muqaddasî (X[e] s.), *Aḥsan al-taqâsîm fî ma'rifat al-aqâlim*, éd. et trad. Ch. Pellat, *Description de l'Occident musulman*, Alger, 1950 ; éd. M. J. de Gœje, Leyde, 1885 ; réimp., Francfort, 1992.

Naṣîr i Khusraw (XI[e] s.), *Safarnâma*, tr. G. Le Strange, *Palestine under the Moslems*, nouv. éd. 1965 (1890) et Ch. Schefer, *Sefer-nameh*, Paris, 1881.

al-Nu'mân, Ibn Muḥammad al-Tamîmî (X[e] s.), *Kitâb al-Majâlis wa-l-musâyarât*, éd. al-Faqqî, Shabbûḥ, al-Ya'lâwî, Tunis, 1978.

— *Iftitâḥ al-da'wâ*, éd. F. Dachraoui, Tunis, 1975.

al-Nuwayrî (XIV[e] s.), *Nihâyat al-'arab* (al-Andalus-Maghreb), éd. et trad. M. Gaspar Remiro, RCEHGR, 1915-1919 (nouv. éd., M. A. Ahmad, Casablanca, 1984).

Piri Reis (XVI[e] s.), *Kitab-î Bahriyye*, éd. et trad., P. Kahle, Berlin, 1926, 2 t., nouv. éd. Y. Senemoglu, 1973.

al-Qazwînî, *Kitâb 'Ajâ'ib al-makhlûqât (Cosmographie)*, éd. F. Wüstenfeld, 1849, Gottingen.

— *Kitâb Athâr al-Bilâd*, éd. F. Wüstenfeld, Leipzig, 1848, trad. pour la partie occidentale d'al-Andalus, F. R. Castro, *El Occidente de al-Andalus en el Athâr al-bilâd de al-Qazwînî (1203-1283)*, 1990.

Qudâma ibn Ja'fâr (IX[e]-X[e] s.), *Kitâb al-Kharâj wa-ṣina'ât al-kitâba*, éd. M. J. de Gœje, BGA, VI, Leyde, 1967.

al-Râzî, La description de l'Espagne d'Aḥmad al-Râzî, tr. à partir de textes en Castillan et en Portugais, E. Lévi-Provençal, *Al-Andalus*, 1953, 8.

al-Ruṣâfî (XII[e] s.), *Kitâb Iqtibas al-anwâr*, éd. partielle, Molina López, Bosch Vilá, Madrid, 1990.

Sa'îd (XI[e] s.), *Kitâb Ṭabaqât al-umam*, éd. H. Bû 'Alwân, Beyrouth, 1985, trad. R. Blachère, *Livre des catégories des nations*, Paris, 1935.

al-Saqaṭî, *Kitâb fî âdâb al-ḥisba (Libro del buen gobierno del zoco)*, éd. G. S. Colin et E. Lévi-Provençal, *Un manuel hispanique de hisba*, Paris, 1931, tr. P. Chalmeta, *Al-Andalus*, 1967, 32-1, p. 125-162, 32-2, p. 359-397, 1968, 33-1, p. 143-195, 33-2, p. 367-434.

Sauvaget J., *Akhbâr al-ṣîn wa l'hind-Relation de la Chine et de l'Inde rédigée en 851*, éd. et trad., Paris, 1948.

al-Shaqundî (XIIIe s.), *Risâla fî faḍl al-Andalus*, tx. in Maqqarî, *Analectes*, II, p. 126-50, tr. A. Luya, La risâla d'al-Shaqundî, *Hespéris*, 1936, 22, p. 133 et s. ; tr. esp. E. García Gomez, *Elogio del Islam español*, Madrid-Grenade, 1934.

al-Ṭabarî (Xe s.), *Ta'rîkh al-rusul wa l-mulûk*, éd. M. J. De Gœje, *Annales*, 15 vol., Leyde, 1964 (1re éd., 1879-1901).

al-Tâdilî (XIIIe s.), *Kitâb al-Tashawwuf ilâ rijâl al-taṣawwuf*, éd. A. Faure, Rabat, XII, 1958 ; éd. Toufiq, Rabat, 1984.

al-Ṭurṭûshî (XIe-XIIe s.), *Sirâj al-mulûk*, tr. esp. M. Alarcón, *Lámpara de los principes por Abubéquer de Tortosa*, 2 vol. Madrid, 1930.

al-'Udhrî (XIe s.), *Tarsî' al-Akhbâr*, éd. A. al-Ahwanî, Fragmentos geográfico-históricos de ilâ jamî'a l-mamâlik al-masâlik, Madrid, 1965 ; trad esp. partielles : Molina López E., La cora de Tudmir según al-'Udhrî, *Cuadernos de Historia del Islam*, 1972, 4, p. 7-113 ; M. Sánchez Martínez, La Cora de Ilbira (Granada y Almería) en los siglos X y XI, segun al-'Udhrî, *Cuadernos de Historia del Islam*, 1975-1976, 7, p. 5-82 ; R. Valencia, La core de Sevilla en el Tarsî al-ajbâr de Ahmad ibn 'Umar al-'Udhrî, *Andalucía islámica. Textos y Estudios*, 1986, 4-5, p. 107-143.

al-'Umarî (XIVe s.), *Masâlik al-abṣâr fî mamâlik al-amṣâr*, éd. (Occident), M. Aḥmad, Casablanca, 1985.

al-Wansharîshî (XVe s.), *Kitâb al-Mi'yâr*, 12 vol., lithographiés, Fès, 1896-1898 ; nouv. éd., 13 vol., Pub. du Ministère des Waqfs et des Affaires religieuses, Rabat, 1981.

al-Ya'qûbî (IXe s.), *Kitâb al-Buldân*, éd. M. J. De Gœje, BGA, VII, Leyde (1re éd. 1892), 1967, tr. G. Wiet, *Les Pays*, Le Caire, 1937.

Yâqût (XIIIe s.), *Mu'jam al-buldân*, éd. F. Wüstenfeld, *Jacuts geographisches Wörterbuch*, 6 vol., Leipzig, 1866-1873 ; nouv. éd. 'A. al-Jundî, Beyrouth, 1990, 7 t. ; tr. esp. G. 'Abd al-Karîm, des passages relatifs à la péninsule Ibérique, La España musulmana en la obra de Yâqût (s. XII-XIII). Repertorio enciclopédico de ciudades, castillos y lugares de al-Andalus, extraído del *Mu'jam al-buldân*, *Cuadernos de Historia del Islam*, Grenade, 1974. J.A. Rodriguez Lozano, Nuevos topónimos relativos a al-Andalus en el Mu'jam al-buldân de Yâqût, *Cuadernos de Historia del Islam*, 1977, 8, p. 57-84.

— *Mu'jâm al-udabâ'*, 20 vol., Le Caire, 1936-1938.

al-Zuhrî (XIIe s.), *Kitâb al-Ju'râfiyya*, éd. M. Hadj Sadok, *Bulletin d'études orientales*, 1968, 21 ; trad. esp. D. Bramon, *El mundo en el siglo XII*, Barcelone, 1991.

Etudes

al-'Abbâdî A., Sâlim A., *Ta'rîkh al-baḥriyya al-islâmiyya fî ḥawḍ al-baḥr al-abyaḍ al-mutawassiṭ*, Beyrouth, nouv. éd., 1981.

Abulafia D., The Pisan *bacini* and the Medieval Mediterranean Economy : A Historian's viewpoint, *Papers in Italian Archeology*, 1985, 5, p. 287-302.

— *Commerce and Conquest in the Mediterranean. 1100-1500*, Aldershot, 1995.

Acien M., Poblamiento y fortificación en el Sur de al-Andalus. La formación de un país de *ḥuṣûn*, *III Congreso de Arqueología Medieval Española*, Oviedo, 1989, I, p. 135-150.

Actas del Congreso Internacional. El Estrecho, I Ceuta, 1987, Madrid, éd. Ripoll Perelló, T. II, Edad Media, 1988. II, Ceuta, 1990.

Actas del VI encuentro de estudios numismáticos : la producción y circulación de monedas en Sharq al-Andalus durante los primeros taifas, Gaceta Numismática, 1992.

al-'Adawî I., *al-Asâṭil al-'arabiyya fî l-baḥr al-Abyaḍ al-Mutawassiṭ*, Le Caire, 1957.

Aḥmad A. R., *Ta'rîkh fann al-qitâl al-baḥrî fî l-baḥr al-Mutawassiṭ. Al-'Ashr al-wasîṭ (35H-655 C./978 h.-1571 c.)*, Le Caire.

Ahrweiler H., *Byzance et la mer*, Paris, 1966.

— *Études sur les structures administratives et sociales de Byzance*, Variorum Reprints, Londres, 1971.

Alemany Bolufer J., La Geografía de la Península Ibérica en los escritores árabes, *RCEHGR*, 1919, 9, p. 109-172 ; 1920, 10, p. 1-29 et 121-184 ; 1921, 11, p. 1-40.

Almagro A., Planimetría de las ciudades hispanomusulmanas, *Al-Qanṭara*, 1987, 8, p. 421-448.

Amaro C. *et al.*, *Núcleo arqueológico da rua dos correeiros* (Lisbonne), Lisbonne, 1995.

Al-Andalus y el Mediterráneo, Barcelone, Madrid, Lunwerg Editores, 1995.

'Aqil M. F. *et al.*, *Ta'rîkh al-baḥriyya al-miṣriyya*, Alexandrie, 1973.

Arcas Campoy M., Fuentes jurídicas, in *Al-Andalus y el Mediterráneo*, 1995, p. 289-297.

Arié R., *L'Espagne musulmane au temps des Nasrides*, Paris, 1972.

— *España musulmana. siglos VIII-XV, in Historia de España*, M. Tuñón de Lara, III, Barcelone, 1983.

Arqueología (La) Subacuática en España, 1988.

Ashtor E., Prix et salaires dans l'Espagne musulmane aux x^e et xi^e siècles, *Annales ESC*, 1965, 20, p. 664-679.

— Il regime portuario nel califato, *La navigazione mediterraneo*, Spolète, 1978, p. 651-684.

— *East-West trade in the Medieval Mediterranean*, Aldershot, 1986.

Azuar Ruiz R., *Denia Islámica. Arqueologia y Poblamiento*, Alicante, 1989.

— *et al.*, *La Rábita califal de la Dunas de Guardamar (Alicante). Cerámica, epigrafía, fauna, malacofauna*, Alicante, 1989.

— Una Rábita hispanomusulmana del siglo X (Guardamar del Segura, Alicante, España), *Archéologie islamique*, Paris, 1991, 1, p. 109-122.

— Atalayas, almenaras y rábitas, in *Al-Andalus y el Mediterráneo*, 1995, p. 67-85.
Barbour N., L'influence de la géographie et de la puissance navale sur le destin de l'Espagne musulmane et du Maroc, *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, hors série, 1970, p. 45-54.
Barceló M., Some commentaries on the earliest muslim invasion of Spain, Islamic Studies, *Journal of the Islamic Institute of Pakistan*, 1970, 9 (2), p. 183-190.
— Un estudio sobre la estructura fiscal y procedimientos contables del emirato omeya de Córdoba (138-300/755-912) y del califato (300-366/912-976), *Acta (historica e archeologica) Mediaevalia*, 1984-85, 5-6, p. 45-72.
— L'or d'al-Andalus circulant als comtats catalans entre 967 i 1100, un or vist o no vist ?, *Symposium numismático de Barcelona*, I, Barcelone, Societat Catalana d'Estudis Numismatics, 1979, p. 313-327.
Basset H., Terrasse H., Sanctuaires et forteresses almohades : le ribat de Tît, *Hespéris*, 1927, 7, p. 117-156.
Bassols S., Una línea de torres vígia musulmanas : Lérida-Tortosa, *Al-Qanṭara*, 1990, 11 (1), p. 127-154.
Bautier R. H., Les relations commerciales entre l'Europe et l'Afrique du Nord et l'équilibre économique méditerranéen du XII^{e} au XIV^{e} siècle, *Bulletin Philologique et historique*, 1953-1954, p. 399-416.
Bazzana A. *et al.*, *Cerámica islámica de la ciudad de Valencia. Catálogo*, Valence, 1983.
— *Los graffiti medievales del Castell de Denia, Catálogo*, Denia, 1984.
Bazzana A., Bedia García J., *Saltés : una ciudad islámica*, Madrid, Huelva, 1993.
Bazzana A., Cressier P., *Shalṭîsh/Saltès (Huelva). Une ville médiévale d'al-Andalus*, Madrid, 1989.
Bazzana A., Bedia García J., De Meulemeester J., Shalṭîsh (Huelva-Espagne), une ville dans les marais, *Archéologie islamique*, 1994, 5, p. 87-116.
Bel A., *Les Benou Ghânya, derniers représentants de l'empire almoravide et leur lutte contre l'empire almohade*, Paris, 1903.
— Contribution à l'étude des dirhems de l'époque almohade, *Hespéris*, 1933, 16, p. 1-68.
Benaboud M., 'Aṣabiyya and Social Relations in al-Andalus during the Period of the Taifa States », *Hespéris-Tamuda*, 1980-1981, 19, p. 5-45.
— *Al-ta'rîkh al-siyâsî wa-l-ijtimâ'î li-Ishbiliya fî 'ahd duwal al-ṭawâ'if*, Tetuan, 1983.
Bencherifa M., Almuñécar en la época islámica, in F. Molina Fajardo (éd.), *Almuñécar. Arqueología e historia*, III, Grenade, 1986.
Bennassar B. (dir.), *Histoire des Espagnols*, Paris, vol. 1, 1985,
Benslimane J. (Hassar), *Le passé de la ville de Salé dans tous ses états*, Paris, 1992.
Berti G. *et al.*, *Naves andalusies en cerámicas mallorquinas*, Palma de Majorque, 1993.
Berti G., Tongiorgi L., *Arte Islamica in Italia : i bacini delle chiese pisane*, Rome-Pise, 1983.
— *Ceramiche importate delle Spagna nell'area pisana dal XII al XV secolo*, Florence, 1985.
Bonnassie P., *La Catalogne du milieu du X^{e} à la fin du XI^{e} siècle*, Toulouse, 2 vol., 1975-1976.

Bosch Vilá J., *Historia dos Marrucos. Los Almorávides*, Tetuan, 1956, 2 vol.
— *La Sevilla Islamica 712-1248*, Séville, Colección de Bolsillo, n° 92, 1988.
Braudel F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1966 (1re éd., 1949).
Brentchalof D., Sénac Ph., Notes sur l'épave sarrasine de la Rade d'Aguay (St Raphaël, Var), *Archéologie islamique*, 1992, 2, p. 71-80.
Bresc H., La Sicile et la mer : marins, navires et routes maritimes (XIe-XVe siècles), *Navigation et gens de mer en Méditerranée. de la Préhistoire à nos jours*, Paris, 1981, p. 59-67.
Bresc H., Eddé A. M., Guichard P., Les autonomismes urbains des cités islamiques, *Les origines des libertés urbaines (Rouen. 1985)*, Rouen, 1990, p. 97-119.
Brignon J., Amine A. *et al.*, *Histoire du Maroc*, Paris-Casablanca, 1967.
Brunschvig R., *La Berbérie orientale sous les Hafsides. des origines à la fin du XVe siècle*, 2 vol., Paris, 1940-1947.
Cagigas I de las, *Dinastías menores del Maghrib. I. Los Banu Salih de Nakur*, Tetuan, 1951.
Cahen C., Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Egypte médiévale d'après le Minhâj d'al-Makhzûmî, *JESHO*, 1974, 7, p. 217-314.
— Ports et chantiers navals dans le monde méditerranéen musulman jusqu'aux croisades, *La Navigazione mediterranea*, Spolète, 1978, p. 300-313.
— Commercial relations between the Near East and Western Europe from the 7th to the 11th century, *Islam and the Medieval West*, éd. K. Semaan, Albany, 1980, p. 1-25.
— *Orient et Occident au temps des croisades*, Paris, 1983.
Caillé J., *La ville de Rabat jusqu'au protectorat français. Histoire et archéologie*, 3 vol., Paris, 1949.
— Le rôle des commerçants marseillais à Ceuta au XIIIe siècle, *Mél. d'Histoire et d'archéologie de l'Occident musulman*, 1957, II, p. 21-31.
Calero Secall M. I., Málaga : un puerto en una ciudad, *Al-Andalus Y el Mediterráneo*, 1995, p. 115-122.
Campos Carrasco J. M., *Excavaciones arqueológicas en la ciudad de Sevilla*, Séville, 1986.
Carbonell A., La minería y la metalurgía entre los musulmanos de España, *Boletín de la Academia de Córdoba*, 1929, 25, p. 179-217.
Cardenal M. G., Recherches sur la céramique médiévale marocaine, *La céramique médiévale en Méditerranée occidentale*, 1980 p. 227-249.
Carmona A., Sociedad y economía en la Cartagena andalusî, *Historia de Cartagena*, Murcie, 1986, V, p. 343-370.
Carvalho S. L., A presença árabe em Sintra durante a Idade Media, *História*, Lisbonne, 1987, 9 (101), p. 83-94.
Casamar M., Valdés F., Orígen y desarollo de la técnica de cuerda seca en la Península Ibérica y en el norte de África durante el siglo XI, *Al-Qanṭara*, 1984, 5, p. 383-404.
Céramique (la) médiévale en Méditerranée occidentale. Xe-XVe siècles (Valbonne. sept. 1978), Valbonne, 1980.

Cerqua C., *Mujâhid al-'Amirî Qâ'id al-usṭûl al-'arabî fî gharbî al-baḥr al-mutawassiṭ fî l-qarn al-khâmis al-hijrî*, Le Caire, 1961.
Chalmeta P., La hisba en Ifrîqiya et al-Andalus : étude comparative, *Cahiers de Tunisie*, 1970, 18, p. 87-105.
— De historia hispano-musulmana : reflexiones y perspectivas, *Estudios de historia económica. II. Revista de la Universidad de Madrid*, 1972, 20 (79), p. 129-160.
— *El señor del zoco en España*, Madrid, 1973.
— Facteurs de la formation des prix dans l'Islam médiéval, *Actes du premier Congrès d'Histoire et de Civilisation du Maghreb*, I, Tunis, 1979, p. 111-137.
— Sources pour l'histoire socio-économique d'al-Andalus : essai de systématisation et de bibliographie, *Annales Islamologiques*, 1984, 20, p. 1-14.
— An approximate picture of the economy of al-Andalus, *in* Khadra Jayyûsi, *The Legacy of Islam*, Leyde, 1992, p. 741-758.
— *Invasión e Islamización. La sumisión de Hispania y la formación de al-Andalus*, Madrid, 1994.
Cherif M., Notes sur la pêche maritime à Ceuta au Moyen-Age, *Revue de la Faculté des Lettres de Tetouan*, 1990, 4, p. 257-263.
— L'importance de Ceuta dans le réseau du commerce méditerranéen (XIIe-XIIIe siècles), *Revue de la Faculté des Lettres de Tetouan*, 1991, 5, p. 89-93.
— *Ceuta aux époques almohade et mérinide*, Paris, 1996.
Chica Garrido M., Referencias árabes a las costas de la Península ibérica en la edad media, *Saitabi*, 1974, 24, p. 55-63.
Christides V., Two parallel Naval guides of the Tenth Century : Qudama's Document and Leo VI's Naumachica ; A Study on Byzantine and Moslem Naval Preparedness, *Graeco-Arabica*, 1982, 1, p. 51-103.
— Naval History and Naval Technology in Medieval Times. The need fot Interdisciplinary Studies, *Byzantion*, 1988, 58-2, p. 309-322.
Clément F., L'apport de la numismatique pour l'étude des taifas andalouses au Ve-XIe siècle, *Archéologie islamique*, 1994, 4, p. 57-86.
Codera y Zaydín F., *Decadencia y desaparición de los Almorávides en España*, Saragosse, 1899.
— Tratado de numismática arábigo-española, Madrid (1re éd. 1879), 1977.
Cohen H. J., The Economic Background and Secular Occupations of Muslim Jurisprudents and Traditionists in the Classical Period of Islam, *JESHO*, 13, 1970, 13, p. 26-31.
Collins R., *La conquista árabe, 710-797*, Barcelone, 1991.
Colloques internationaux d'histoire maritime depuis 1957.
Colom F. S., Navegaciones mediterraneas (s. XI-XVI) : valor del puerto de Mallorca, *Navigazioni mediterranea e connessioni contientali*, éd. R. Ragosta, Naples, 1982, p. 15-74.
Constable O. R., Muslim Merchants in Andalusî International Trade, *in* Khadra Jayyûsî (1992), p. 759-773.
— *Trade and traders in Muslim Spain*, Cambridge, 1994.

Contact (Le) entre le sud et et le nord de la Méditerranée au Moyen-Age, Congrès de l'Université Muhammad V de Rabat, Faculté des Lettres, 1994.

Cornell V. J., Ribat Tît-n-Fitr and the origins of moroccan maraboutism, *Islamic Studies*, 1988, 27, p. 23-36.

Cortesão J., *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisbonne, 1958.

Cortesão A., Teixera da Mota A., *Portugaliae Monumenta Cartographica*, Lisbonne, 1965.

Cressier P., Le développement urbain des côtes septentrionales du Maroc au Moyen-Age et ses conséquences : frontière intérieure et frontière extérieure dans le Rif, *Castrum. 4. Frontières et peuplement dans le monde méditerranéen au Moyen-Age (Colloque d'Erice-Trapani, septembre 1988)*, Madrid-Rome, 1992, p. 173-187.

— *et al.*, El Urbanismo rural de Belyounesh, Teruel, 1986.

Cressier P., Naïmi M., Touri A., Maroc saharien et Maroc méditerranéen au Moyen Age : le cas des ports de Nûl Lamta et de Badis, *Afrique du Nord antique et médiévale : spectacles, vie portuaire, religions. V^e^ Colloque international des Sociétés savantes, Avignon 1990*, Paris, 1992, p. 393-407.

Dachraoui F., *Le califat fatimide au Maghreb (296-362\909-973). Histoire politique et institutions*, Tunis, 1981.

Dahak D., *Les Etats arabes et le droit de la mer*, 2 vol., Rabat, 1986.

Dahmani S., Le port de Bûna au Moyen-Age, *Afrique du Nord antique et médiévale. Spectacles, vie portuaire, religions. V^e^ Colloque international des Sociétés savantes, Avignon 1990*, Paris, 1992, p. 361-377.

Darmoul A., Les épaves sarrasines. Contribution à l'étude des techniques de constructions navales musulmanes et méditerranéennes, *L'homme méditerranéen et la mer. Actes du 3e Congrès International d'Etudes des cultures de la Méditerranée Occidentale, Jerba, avril 1981*, Tunis, 1985, p. 152-165.

Devisse J., Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce africain médiéval du XI^e^ au XVI^e^ siècle, *RHES*, 1972, 50-1, p. 42-73, 50-3, p. 357-397.

— L'arrière-plan africain des relations internationales au X^e^ siècle, *Occident et Orient au X^e^ siècle, SHMES, 9^e^ Congrès (Dijon, 1978)*, Dijon, 1979.

Dhanun Taha 'A., *The Muslim Conquest and Settlement of North Africa and Spain*, Londres-New York, 1989.

Dias Farinha A., Plantas de Mazagão e Larache no iniciodo seculo XVII, *Centro de Estudos de História e Cartografia Antigua, Tiré à part n° 187, Instituto de Investigação Cientifica Tropical*, Lisbonne, 1987.

— Recherches portugaises sur le Maroc à l'époque moderne. Esquisse bibliographique, *Recherches sur l'histoire du Maroc, Esquisse de bilan. Colloques et Séminaires, n° 14*, Rabat, 1989, p. 77-87.

Diaz Borras A., *Los origínes de la pirateria islámica en Valencia*, Madrid, 1993.

Djelloul N., Histoire topographique de Mahdia et de ses environs au Moyen Age, *Les Cahiers de Tunisie*, 1993, p. 71-103.

Domingues J. G., *Ossonoba na época árabe*, Faro, 1972.

Dominguez Bedmar M. *et al.*, Madînat al-Mariyya. Estudio preliminar de les cerá-

micas aparecidas en sus atarazanas, *II Congreso de Arqueología Medieval Española, Madrid, janvier 1987*, Madrid, 1987, II, p. 567-577.

Dozy R., *Recherches sur l'histoire et la littérature d'Espagne pendant le Moyen Age*, Leyde, 1965 (1re éd. 1869), 2 vol.

— *Histoire des Musulmans d'Espagne jusqu'à la reconquête de l'Andalousie par les Almoravides*, Leyde, nouv. éd. remise à jour par E. Lévi-Provençal, 3 vol., Leyde, 1932.

— *Supplément aux dictionnaires arabes*, 2 vol., Leyde-Paris, 1967.

Dubler C. E., Los caminos a Compostela en la obra de Idrisi, *Al-Andalus*, 1949, 14 (1), p. 59-122.

Dufourcq C. E., La question de Ceuta au XIIIe siècle, *Hespéris*, 1955, p. 67-127.

— *L'espagne catalane et le Maghrib aux XIIIe et XIVe siècles. De la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan mérinide Abû l-Hasan (1331)*, Paris, 1966.

— Commerce du Maghrib médiéval avec l'Europe et marine musulmane, *Actes du Congrès d'histoire et de civilisation du Maghreb*, Tunis, 1974, p. 161-192.

— *La vie quotidienne dans l'Europe médiévale sous domination arabe*, Paris, 1978.

Dufourcq Ch. E., Gautier Dalché J., *Histoire économique et sociale de l'Espagne chrétienne au Moyen Age*, Paris, 1976.

Duplessy J., La circulation des monnaies arabes en Europe occidentale du VIIIe au XIIIe siècle, *Revue Numismatique*, 3e série, 18, 1956, p. 101-163.

Durand R., *Les campagnes portugaises entre Douro et Tage aux XIIe et XIIIe siècles*, Paris, Fondation C. Gulbenkian, Centre Culturel portugais, 1982.

EI² = Encyclopédie de l'Islam, 2e éd., Leyde, 1954 et s.

Eickhoff E., *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland*, Berlin, 1966.

El-Ḥajjî A., The Andalusian diplomatic relations with the Vikings during the Umayyad period (H. 138-366/755-796), *Hespéris-Tamuda*, 1967, 8, p. 67-105.

— *Andalusian Diplomatic Relations with Western Europe during the Umayyad Period (AH 138-366/AD 755-976)*, Beyrouth, Dâr al-Irshâd, 1970.

Epalza M. de, Orígenes de la invasíon cordobesa de Mallorca en 902, *Estudis de Prehistòria, d'Història de Mayûrqa i d'Història de Mallorca dedicats a Guillem Rosello i Bordoy*, Majorque, 1982, p. 111-129.

— Costas alicantinas y costas magrebíes : el espacio marítimo musulmán según los textos árabes, *Sharq al-Andalus*, 1986, 3, p. 25-31, 4, 1987, p. 45-48.

— al-Munastir d'Ifriqiya et al-Munastir de Xarq al-Andalus, *Le patrimoine andalou dans la culture arabe et espagnole*, Tunis, 1991, p. 96-106.

— La espiritualidad militarista del Islam medieval. El ribat, los ribates, las rábitas y los almonastires de Al-Ándalus, *Medievalismo*, 1993, 3, p. 5-18.

— (éd.), *La Rápita islámica : història insitucional i altres estudis regionals*, San Carlos de la Rápita, 1993 (nouv. éd. 1994).

— La costa mediterranea como frontera militarizada del Islam, in *Al-Andalus y el Mediterráneo*, 1995, p. 57-65.

Espinosa F., Da actividade marítima Portuguesa na primeira dinastia, *Escritos Históricos*, Porto, 1972, p. 39-133.

Eustache D., El-Basra, capitale idrissite, et son port, *Hespéris*, 1955, 42, p. 217-238.
— Les ateliers monétaires du Maroc, *Hespéris-Tamuda*, 1970, 11, p. 95-102.
— *Etude sur la numismatique et l'histoire monétaire du Maroc. Corpus des dirhems idrissides et contemporains*, 2 t., Rabat, 1970-71.
Fahmy A. M., *Muslim Naval organisation in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century*, Le Caire (1re éd. 1948), 1966 (éd. arabe, 1973).
— *Muslim Naval Sea-Power in the Eastern Mediterranean. from the Seventh to the Tenth Century AD*, Le Caire, 1980.
Ferhat H., *Sabta des origines au XIVe siècle*, Rabat, 1993.
Ferrand G., *Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XVe et XVIe siècles*, 3 vol., Paris, 1928.
Ferreira Priegue E., *Galicia en el Comercio marítimo medieval*, Saragosse, 1988.
Figanier J., *Moedas Árabes*, 2 vol., Lisbonne, 1949-1959.
Filali A., *Les relations politiques entre Umayyades de al-Andalus et les Etats du Maghreb*, Alger, 1983.
Fischel W. J., *The Jews in the economic and political life of medieval Islam*, nouv. éd., Londres, 1969.
Flori J., *L'Occident chrétien contre l'Islam*, Paris, 1992.
Fontena Ballesta, La numismática almohade, *I Jarique de estudios numismáticos hispano-árabes*, Saragosse, 1988, p. 67-88.
Fours de potiers et « Testares » médiévaux en Méditerranée occidentale. Colloque de la Casa de Velázquez (janvier 1987), Madrid, Publications de la Casa de Velázquez, Série Archéologique XIII, 1990.
Gabaldón S. F., El Yiacimiento de la encarnación (Jerez de la Frontera) : bases para la sistematización de la cerámica almohade en el S. O. Peninsular, *Al-Qanṭara*, 1987, 8, p. 449-474.
Gabrieli F. (dir.), *Maghreb médiéval. L'apogée de la civilisation islamique dans l'Occident arabe. XIIIe-XVIe siècle*, Aix-en-Provence, Edisud, 1993.
Galbis Diez M. C., Las atarazanas de Sevilla, *Arquivo Hispalense*, 1961, 109, p. 155-184.
Ganshof F. L., Notes sur les ports de Provence du VIIIe au XIe siècle, *Revue Historique*, 1938, 183, p. 28-37.
Garcia J. C., *O espaço medieval da reconquista no sudoeste da península ibérica*, Lisbonne, Chorografia, Série Histórica, 1986.
García-Arenal M., Viguera M. J. (éd.), *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XIV). Actas del Coloquio (Madrid décembre 1987)*, Madrid, 1988.
Garcin J. C. *et al.*, *Etats, sociétés et cultures du monde musulman médiéval Xe-XVe siècle*, Paris, 1995.
Gateau A., Quelques observations sur l'intérêt du voyage d'Ibn Jubayr pour l'histoire de la Méditerranée au XIIe siècle, *Hespéris*, 39, p. 289-312.
Gautier Dalché J., Monnaie et économie dans l'Espagne du nord et du centre (VIIIe au XIIe siècle), *Hespéris-Tamuda*, 1963, 3, p. 63-74.
Gisbert J. A., La ciudad de Denia y la producción de cerámicas vidriadas con decoración estampillada, *Sharq al-Andalus*, 1985, 2, p. 161-174.

Glick T. F., *Islamic and christian Spain in the early Middle Ages : comparative perspectives on social and cultural formation*, Princeton, 1979.
— *Tecnologia, ciencia y cultura en la España medieval*, Madrid, 1992.
Godinho V. M., *O Mediterraneo « saariano » e as caravanas do ouro*, São Paulo, 1956.
Goitein S. D., La Tunisie du XIe siècle à la lumière des documents de la Geniza du Caire, *Etudes d'Orientalisme dédiées à la mémoire de E. Lévi-Provençal*, Paris, 1962, II, p. 559-579.
— *A Mediterranean Society. The Jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza*, 5 vol., Berkeley, 1967-1988.
Gómez Moreno M., La loza dórada primítiva de Málaga, *Al-Andalus*, 1940, 5.
Gozalbez Busto G., *Estudios sobre Marruecos en la Edad Media*, Grenade, 1989.
Gozalbez Cravioto E., Algunos datos sobre el comercio entre al-Andalus y el Norte de África en la época omeya (I) : los puertos de contacto, *Sharq al-Andalus*, 1991, 8, p. 25-42.
Greenhill B., *Archeology of the boat*, Londres, 1976.
Guichard P., Le peuplement de la région de Valence aux deux premiers siècles de la domination musulmane, *Mél. Casa de Velázquez*, 1969, 5, p. 103-158.
— *Structures sociales « orientales » et « occidentales » dans l'Espagne musulmane*, Paris-La Haye, 1977.
— Animation maritime et développement urbain des côtes de l'Espagne orientale et du Languedoc au Xe siècle, *Occident et Orient au Xe siècle (Dijon 1978)*, Paris, 1978, p. 187-201.
— Les débuts de la piraterie andalouse en Méditerranée occidentale (798-813), *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 1983, 35, p. 55-76.
— *L'Espagne et la Sicile musulmanes aux XIe et XIIe siècles*, Lyon, 1990.
— *Les musulmans de Valence et la reconquête. XIe-XIIIe siècles*, Damas, Institut français de Damas, 1990-91, 2 vol.
— *Storia d'Europa*, vol. III, *Il Medioevo (s. V-XV)*, éd. G. Einaudi, Turin, 1994, p. 295-340.
Guichard P., Lagardère V., La vie sociale et économique de l'Espagne musulmane aux XIe-XIIe siècles à travers les fatwas du Mi'yâr d'al-Wansharîshî, *Mél. Casa de Velazquez*, 1990, p. 197-236.
Halm H., Nachrichten zu Bauten der Aglabiden und Fatimiden in Libyen und Tunisien, *Die Welt des Orients*, 1992, 23, p. 129-157.
Hamblin W., The fatimid navy during the early Crusades : 1099-1124, *The American Neptune*, 1986, 46, p. 77-83.
Hardy Guilbert C., Julfar, cité portuaire du golfe Arabo-Persique à la période islamique, *Archéologie islamique*, 2, 1992, p. 161 et s.
Hazard H. W., *The numismatic history of late medieval North Africa*, New York, 1952.
Heers J., *Esclaves et domestiques au Moyen Age dans le monde méditerranéen*, Paris, 1981.
Heyd W., *Histoire du commerce du Levant au Moyen-Age*, 2 vol., nouv. éd., Amsterdam.
Histoire générale de l'Afrique, t. 3 et 4, Paris, UNESCO, 1990-1991.
Homme (L') méditerranéen et la mer. Actes du troisième Congrès international d'Etudes des

cultures de la Méditerranée occidentale, Jerba, avril 1981, éd. M. Galley, L. Sebai, Tunis, 1985.

Hopkins J. F. P., *Muslim Government in Barbary until 6 th century H.*, Londres, 1960.

Hourani G. F., *Arab Seafaring in the Indian Ocean in ancient and early medieval times*, Londres, 1951.

Huici Miranda A., *Las grandes batallas de la Reconquista durante las invasiones africanas (almorávides, almohades y benimerines)*, Madrid, 1956.

— *Historia política del Imperio almohade*, Tetuan, 1956-1957, 2 vol.

— Contribución al estudio de la dinastía almorávide : al gobierno de Yûsuf ibn Tâshfîn en al-Andalus, *Études d'orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*, II, Paris, 1962.

— *Historia musulmana de Valencia*, 3 vol., Valence, 1970.

Ibn Hafiz I., Lorente J. J., *Numismatica de Ceuta Musulmana*, Madrid, 1987.

Ibn Tâwît M., Relaciones entre los Omeyas de al-Andalus et los Idrisíes, *Actas del primer Congreso de Estudios Árabes e Islámicos, Cordoue 1962*, Madrid, 1963.

Idris H. R., Commerce maritime et qirâd en Berbérie Orientale, *JESHO*, 1961, 4-3, p. 225-239.

— *La Berbérie orientale sous les Zirides X*ᵉ*-XIII*ᵉ *siècles*, Paris, 1962.

— Vie économique en Occident musulman médiéval, *Revue de l'Occident musulman*, 1973, 15-16, p. 75-87.

Imamuddin J. M., *The economic history of Spain under the Umayyads (711-1031)*, Dacca, 1963.

— *Some aspects of the socio-economic and cultural history of Muslim Spain, 711-1429 AD*, Leyde, 1965.

'Inâwî M., Nashâṭ al-usṭûl al-tijârî al-andalusî fî l-baḥr al-mutawassiṭ. 'Asr al-imâra al-umawiyya, *al-Majalla al-Maghribiyya li-l-dirâsât al-isbâniyya*, 1991, 1, p. 33-43.

Iria A., *Descobrimentos Portugueses. O Algarve e os descobrimentos*, Lisbonne, 2 vol., 1956.

Jal A., *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Révision de l'édition de 1948*, M. Mollat du Jourdain (éd.), Paris, 1970.

Jehel G., *Les Génois en Méditerranée occidentale (fin XI*ᵉ*-début du XIV*ᵉ *siècle)*, Lille, 1991.

Jenkins M., Medieval Maghribi Luster-Painted pottery, *La céramique médiévale*, 1980, p. 335-342.

JESHO : Journal of the Economic and Social History of the Orient, Leyde.

Joncheray J.-P., Sénac Ph., Une nouvelle épave sarrasine du haut Moyen-Age dans le sud de la France, *Archéologie médiévale*, 1995, 5.

Julien Ch. A., *Histoire de l'Afrique du Nord, II, de la conquête arabe à 1830*, 2ᵉ éd. revue par R. Le Tourneau, Paris, 1966.

Kassis H., Notas históricas sobre las monedas de los Almorávides, *I jarique de estudios numismáticos hispano-árabes*, Saragosse, 1988, p. 55-66.

Khadra Jayyusi S. (éd.), *The Legacy of Islam*, Leyde, 1992.

Khaneboubi A., *Les premiers sultans mérinides (1269-1331). Histoire politique et sociale*, Paris, 1987.

Khelifa A., Le port de Hunayn au Moyen-Age, *Afrique du Nord antique et médiévale : spectacles, vie portuaire, religions, V^e Colloque international des Sociétés savantes, Avignon 1990*, Paris, 1992, p. 379-392.

Kindermann H., *Schiff im Arabischen. Untersuchung über Vorkommen und Bedeutung der Termini*, Zwickau, 1934.

Kreutz B., Ships, shipping and the implications of change in the early medieval Mediterranean, *Viator*, 1976, 7, p. 79-109.

Krueger M. C., Genoes trade with Northwest Africa in the Twelfth Century, *Speculum*, 1933, 8, p. 377-395.

— The wares of exchanges in the Genoese-African Traffic of the Twelfth Century, *Speculum*, 1937, 12, p. 57-71.

Lagardère V., La haute judicature à l'époque almoravide en al-Andalus, *al-Qanṭara*, 1986, 7, p. 135-228.

— *Le Vendredi de Zallâqa, 23 octobre 1086*, Paris, 1989.

— *Les Almoravides jusqu'au règne de Yûsuf ibn Tâshfîn (1039-1106)*, Paris, 1989.

— *Histoire et société en Occident musulman au Moyen Age. Analyse du Mi'yâr d'al-Wansharîshî*, Madrid, coll. de la Casa de Velazquez, n° 53, 1995.

Lambton A. K. S., *State and government in medieval Islam*, Oxford, 1981.

Landström B., *Histoire du voilier, du bateau en papyrus au trois-mâts gréé carré*, Paris, 2^e éd., 1978.

La Roncière Ch. de, La découverte de l'Afrique au Moyen Age, cartographes et explorateurs, *Histoire de la découverte de la Terre*, Le Caire, 1925-1927.

La Roncière M. de, Cartes et portulans conservés à la Bibliothèque Nationale. La succession des écoles cartographiques, *RHES*, 1967, 45, p. 7-28.

La Roncière M. de, Mollat du Jourdain M., *Les portulans. Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle*, Paris, 1984.

Laroui A., *L'histoire du Maghreb, un essai de synthèse*, Paris, 1970.

Lev Y., The Fâtimid navy, Byzantium and the Mediterranean Sea 909-1036 C.E./ 297-427 H., *Byzantion*, 1984, 54, p. 220-252.

Lévi-Provençal E., *Inscriptions arabes d'Espagne*, 2 vol., Leyde-Paris, 1931.

— *Histoire de l'Espagne musulmane*, 3 t., Paris, 1950-1967.

Lewicki T., Le monde berbère vu par les écrivains arabes du Moyen Age, *Actes du Premier Congrès d'études des cultures méditerranéennes d'influence arabo-berbère*, Alger, 1973, p. 31-42.

— *West African food in the Middle Ages according to Arabic sources*, Cambridge, 1974.

— Les voies maritimes de la Méditerranée dans le haut Moyen Age d'après les sources arabes, *Navigazione Mediterranea*, Spolète, 1978, II, p. 439-469.

Lewis A. R., *Naval power and trade in the Mediterranean, A.D. 500-1100*, Princeton, New-Jersey, 1951 (rééd. 1971).

— Northern European Sea-Power and the Straits of Gibraltar, 1031-1350, *Order and Innovation in the Middle Ages. Essays in Honor of Joseph R. Strayer*, Princeton, 1976, p. 139-64.

— Mediterranean maritime commerce : A.D. 300-1100, shipping and trade, *Navigazione Mediterranea*, Spolète, 1978, II, 480-501.

Lézine A., *Le ribat de Sousse, suivi de notes sur le ribat de Monastir*, Tunis, 1956.
— *Mahdia, recherches d'archéologie islamique*, Paris, 1965.
Lirola Delgado J., Los Banû l-Randâḥi : una familia de almirantes del Occidente islámico (siglos XIII-XIV), *Actas del II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar, Ceuta, nov. 1990*.
— El poderio naval en el Occidente musulman (siglos VIII-X) : fuentes para su estudio, *Actas del Coloquio Hispano-Marroquí de ciencias Históricas : Historia, ciencia y sociedad. Grenade, nov. 1989*, Madrid, 1992, p. 251-260.
— *El poder naval de al-Andalus en la época del califato Omeya*, Grenade, Un. de Grenade, 1993.
Lombard M., Les bases monétaires d'une suprématie économique. L'or musulman du VII^e au XI^e siècle, *Annales ESC*, 1947, p. 143-160.
— Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane (VII^e-XI^e siècles), *Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIII^e siècle principalement en Méditerranée. 2^e Colloque International d'histoire maritime (Académie de Marine-Paris, mai 1957)*, Paris, 1958, p. 53-106.
— *L'Islam dans sa première grandeur*, Paris, 1968.
Lopez R. S., *The commercial revolution of the Middle Ages 950-1350*, Cambridge, nouv. éd., 1976.
Lopez R. S., Raymond L. W., *Medieval trade in the Mediterranean*, New York, 1951.
Lovillo J. G., *Las Cantigas. Estudio Arqueológico de sus miniaturas*, Madrid, 1949.
Macias J. A. P., Bedia J., Un lote de cerámica islámica de Niebla, *Arqueologia Medieval*, Mértola, 1993, 2, p. 55-62.
Mâhir S., *al-Baḥriyya fî Miṣr al-islâmiyya wa-âthâru-hâ al-bâqiya*, Le Caire, 1967.
Mantran R., La description des côtes de l'Andalousie dans le Kitâb i Bahriye de Pîrî Reis, *Actas del XII Congreso de la UEAI*, Malaga, 1984, Madrid, 1986, p. 497-507.
Marçais G., *La Berbérie musulmane et l'Orient au Moyen Age*, Paris, 1946.
— Notes sur les ribats en Berbérie, in *Mél. d'histoire et d'archéologie de l'Occident musulman*, Alger, I, p. 23-36, 1957 (1^{re} éd. Mél. R. Basset, Paris, 1925).
— Honain, in *Mélanges, op. cit.*, p. 161-172.
Marín Fernández B., *Almería y el mar*, Ayuntamiento de Almería, 1974.
Maroc (Le) et la mer, *Revue Maroc-Europe*, 1992, 2, p. 13-195.
Martínez Lillo S., La arqueologia y el mar, in *Al-Andalus y Mediterráneo*, 1995, p. 215-226.
Martínez Lillo S., Blánquez Pérez J. (eds), *II curso de Arqueología Subaquática*, Madrid, Varia 2, 1995.
Martínez Montávez P., *Perfil del Cádiz hispano árabe*, Cadix, éd. de la Caja de Ahorros, 1974.
Massignon L., *Le Maroc dans les premières années du XVI^e siècle, Tableau géographique d'après Léon l'Africain*, Alger, 1906.
Matos L., Malgas Árabes do Cerro da Vila, *O Arqueólogo Português*, 1993, 4-1, 1983, p. 375-389.

— Cerro da Vila (Algarve), *Arqueologia*, 1984, 10, p. 137-142.
Mattoso J., *História de Portugal. 1. Antes de Portugal*, Lisbonne, 1992 (C. Torres, chap. sur période islamique, p. 363-437).
Mauny R., Découverte à Gao d'un fragment de poterie émaillée, *Hespéris*, 1952, 39, p. 514-516.
— *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes antérieures à la découverte portugaise (1434)*, Lisbonne, 1960.
Menéndez Pidal R. (éd.), *Historia de España*, Madrid, 2ᵉ éd., vol. 5 (1969), 8 (1994).
Mercati e mercanti nell'alto Medioevo : l'area euroasiatica e l'area mediterranea, Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi Sull'Alto Medievo, Spolète, 1993.
Messier R. A. K., The Almoravids : West African gold and the gold currency of the Mediterranean world, *JESHO*, 1974, 17-1, p. 31-47.
— Quantitative analysis of Almoravids dinars, *JESHO*, 1980, 23, p. 102-118.
— Sijilmâsa : l'intermédiaire entre la Méditerranée et l'ouest de l'Afrique, *L'Occident musulman*, 1995, p. 181-196.
Meunier D. J. (éd.), *Recherches archéologiques à Marrakesh*, Paris, 1952.
Miles G. C., *The coinage of the Umayyads of Spain*, 2 vol., New York, 1950.
— *Coins of the spanish « Mulûk al-Tawâ'if »*, New York, 1954.
Miquel A., *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du XIᵉ siècle*, 4 vol., Paris, 1967-1988.
Molina López E., Almería islámica : « Puerta de Oriente », objetivo militar (Noevos datos para su estudio en el Kitâb Iqtibâs al-anwâr de al-Rushâtî), *Actas del XII Congreso de la UEAI (Málaga, 1984)*, Madrid, 1986, p. 559-608.
— Aproximación al estudio de la Cartagena islámica, *in* J. Mas García, *Historia de Cartagena*, V, Murcie, 1986, p. 194-318.
— Noticias sobre Bayyâna (Pechina-Almería) en el-Iqtibâs al-Anwâr de al-Rushâtî. Algunos datos historiográficos, *RCEHG*, 1987, 2ᵉ época, 1, p. 117-131.
— Puertos y atarazanas, in *Al-Andalus y Mediterraneo*, 1995, p. 105-114.
Molina López E., Jiménez Esteban J., Almería Islámica, *in* Vazquez (dir.), *Almería*, 4 vol., Grenade, éd. Anel, 1983, III, p. 945-1098.
Molina Martínez I., Alguns consideraciones sobre la vida socio-económica durante el siglo XI y primera mitad del XII, *Actas del IV Coloquio Hispano-Tunecino (Palma de Majorque, 1979)*, Madrid, 1983, p. 181-196.
Mollat M., *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IXᵉ-XVIᵉ siècle*, Paris, 1983.
Mones H., Le rôle des hommes de religion dans l'histoire de l'Espagne musulmane jusqu'à la fin du califat, *Studia Islamica*, 1964, 20, p. 47-88.
Montagne R., Les marins indigènes de la zone française du Maroc, *Hespéris*, 1923, 3, p. 175-215.
Morales Belda F., *La marina de al-Andalus*, Barcelone, Ariel, 1970.
— La unidad de medida de los itinerarios marítimos en al-Andalus, siglos VIII a XV, *Actas de las Jornadas de Cultura Árabe e Islámica (1978)*, Madrid, Instituto Árabe de Cultura, 1981, p. 165-177.
Moreno A. M., *Huelva. Introducción geohistórica*, Huelva, 1979.
Mu'nis H., al-Muslimûn fî ḥawḍ al-baḥr al-abyaḍ al-mutawassiṭ ilâ ḥurûb al-ṣalîbiyya, *Majallat ta'rîkh Miṣr*, 1951, 4-1, p. 45-174.

Navarro Palazón J., Cerámica musulmana de Murcia (España) con representaciones humanas, *La céramique médiévale en Méditerranée occidentale*, CNRS, 1980.
— *La cerámica esgrafiada andalusí de Murcia*, Madrid, Casa de Velázquez, 1986.
— *La cerámica islámica en Murcia*, Murcie, 1986.
— Murcia como centro productor de la loza dorada, *III Congreso internazionale sulla ceramica medievale nell Mediterranea occidentale, Sienne, octobre 1984*, Florence, 1986, p. 129-146.
Nadvi S., *The Arab navigation*, Lahore, 1966.
Navigation et gens de mer en Méditerranée de la Préhistoire à nos jours, Paris, Maison de la Méditerranée, 3, 1980.
Navigazione (la) mediterranea nell'Alto Medievo, *XXV Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi Sull 'Alto Medievo*, 2 vol., Spolète, 1978.
Netton J. R. (éd.), *Golden roads. Migration. Pilgrimage and Travel in medieval and modern Islam*, Londres, 1993.
Nicolle D., Shipping and Islamic art : seventh through sixteenth century AD, *The American Neptune*, 1989, 49, p. 168-197.
Nujaylî D., *Al-sufun al-islâmiyya 'alâ jurûf al-mu'jâm*, Alexandrie, 1974.
Oliver Asín J., Origen árabe de rebato, arrobda y sus homónimos. Contribucíon al estudio de la historia medieval de la táctica militar y de su léxico peninsular, *Boletín de la Real Academia Española*, 1928, 15, p. 347-395, 496-542.
Oliveira Marques A. H. de *et al.*, *Nova História de Portugal. II Portugal das Invasões Germânicas a « Reconquista »*, Lisbonne, 1993.
Pacha N., *Le commerce au Maghreb du XI[e] au XIV[e] siècles*, Tunis, 1976.
Pavón Maldonado B., Dos ciudades fortalezas Islámicas un tanto olvidadas : Tarifa y Gâfiq o Belalcázar, *Al-Qanṭara*, 1989, 10, p. 543-564.
— *Ciudades y fortalezas lusomosulmanas. Crónicas de viajes por el sur de Portugal*, Madrid, Cuadernos de Arte y Arqueologia, 5, 1993.
Pellegrini G. B., Terminologia marinara di origine araba in italiano e nelle lingue europee, *Navigazione Mediterranea*, Spolète, 1978, II, p. 797-841.
Pérez Embid F., La marina real castellana en el siglo XIII, *Anuario de Estudios Medievales*, 6, 1969, p. 141-185.
Picard Ch., La fondation de Badajoz par 'Abd al-Rahmân ibn Yûnus al-Jillîqî, *REI*, 1981 [1991], 49, p. 215-229.
— L'essor des localités de l'Algarve à l'époque musulmane (XI[e]-XIII[e] siècle), *Cahiers d'Histoire*, Lyon, 1992, 37, p. 3-21.
— Le renouveau urbain en Occident ibérique aux IX[e]-X[e] siècles, sous l'impulsion de seigneurs muwalladûn, *Les princes et le pouvoir au Moyen Age, SHMES, 23[e] Congrès (Brest, 1992)*, Paris, 1993, p. 49-67.
— Sanctuaires et pèlerinages chrétiens en terre musulmane : l'Occident de l'Andalus (X[e]-XII[e] siècles), *Pèlerinages et croisades, 118[e] Congrès des Sociétés savantes, Pau, 1993*, Paris, 1995, p. 235-247.
— Le commerce des produits agricoles entre le Maghreb occidental et l'Andalus au XII[e] siècle, *Productions et exportations africaines en Afrique du nord antique et médiévale Sociétés savantes, 6[e] colloque d'Afrique du Nord, Pau 1993*, Paris, 1995, p. 177-187.

— Quelques remarques sur la propriété du sol dans le Gharb al-Andalus pendant la période musulmane, *REI*, 1992 [1997], p. 471-526.
— Les étapes de l'essor des relations maritimes sur l'océan Atlantique entre l'Andalus et le Maghreb occidental, *Arqueologia Medieval, Mertola*, 3, 1994, p. 179-191.
— Fortifications et fonctions portuaires sur le littoral atlantique, *Archéologie islamique*, 6, 1996, p. 45-66.
— *L'océan Atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental*, Paris, 1997.
Pistaino G., *Genova e il Mogbreb nel secolo XII*, Milan, 1978.
— *La storia mediterranea, problemas e prospective*, Gênes, 1983.
Poleggi E. (éd.), *Cittá portuali del Mediterraneo*, Gênes, 1989.
Posac Mon C., Datos para la arqueologia musulmana de Ceuta, *Hespéris-Tamuda*, 1960, 1, p. 157-160.
— Brocales de pozo de Ceuta, *Hespéris-Tamuda*, 1962, 3, p. 107-112.
Powers D. S., Legal Constitution (Futyâ) in Medieval Spain and North Africa, *in* Ch. Mallat (éd.), *Islam and Public Law*, Londres, 1993, p. 85-106.
Pradalié G., *Lisboa da Reconquista ao fim do século XIII*, Lisbonne, 1975.
Presenza dei Sarraceni nel Mediterraneo. I Sarraceni nel Lazio, Borruso A. *et al.*, Rome, 1991.
Prieto y Vives A., *La reforma numismática de los Almohades*, Madrid, Miscelánea de estudios y textos árabes, 1915.
— *Los Reyes de taifas : estudio histórico-numismático de los musulmanes españoles en el siglo V de la Hegira (XI de J. C.)*, Madrid, 1926.
Pryor J. H., *Geography, technology and war studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge, 1988.
— The Medieval Muslim Ships of the Pisan Bacini, *The Mariners Mirrors*, 1990, 1976, p. 99-113.
Puertas Tricas R., *La cerámica islámica de cuerda seca en la Alcazaba de Málaga*, Malaga, 1989.
Puertos, ciudades portuarias y comunidades marítimas, Montreal, Congreso int. de Historia Marítima, 1995.
Radhî M., *El ejército en la época del califato de al-Andalus*, 2 t., Madrid, 1990.
Ragheb Y., Marchands d'étoffes du Fayyoum au IIIᵉ-IXᵉ siècles d'après leurs archives (actes et lettres), *Annales islamologiques*, 1982-1985.
— Marchands d'Égypte du VIIᵉ au IXᵉ siècle d'après leur correspondance et leurs actes, *Le marchand au Moyen-Age, SHMES, 19ᵉ Congrès (Reims, 1988)*, Paris, 1992, p. 25-33.
Rajab M., *al-Qânûn al-baḥrî al-islâmî ka-maṣdar li qawâ'id al-qânûn al-baḥrî al-mu'âṣir*, Alexandrie, al-Maktab al-'arabî al-hadîth, 1990.
Rau V., *Estudos sobre a história de sal portugues*, Lisbonne, 1984.
Redman C. L., Qsar es-Seghir. An Islamic Port and portuguese Fortress, *Archeology*, 1978, 31-34, p. 12-23.
— Three seasons of excavation, *Bulletin d'archéologie marocaine*, Rabat, 1978-1986.

— Late Medieval Ceramics from Qsar es-Seghir, *La céramique médiévale*, Paris, 1980, p. 251-263.

— *Qsar es-Seghir. An Archeological View of Medieval Life*, Orlando (Floride), 1986.

Ricard R., Delpy A., Note sur la découverte de spécimens de céramique marocaine au Moyen Age, *Hespéris*, 1931, 13, p. 227-237.

Riera Frau M. M., *Evolució urbana i topografía de Madîna Mayûrqa*, Palma de Majorque, 1993.

Rodinson M., *Islam et capitalisme*, Paris, 1966.

— Le marchand musulman, *Islam and the trade of Asia*, D. S. Richards (éd.), Philadelphie, 1970, p. 21-35.

Rodriguez Gomez M. D., *El Islam en la costa granadina : introducción a su estudio*, Madrid, 1993.

Roldán F., *Niebla musulmana*, Huelva, 1993.

Rosenberger B., Note sur Kouz un ancien port à l'embouchure de l'Oued Tensift, *Hespéris-Tamuda*, 1967, 8, p.23-66.

— Les vieilles exploitations minières et les anciens centres métallurgiques du Maroc, *Revue de Géographie du Maroc*, 1970, 17, p. 71-107 ; 18, p. 59-102.

— Tamdult, cité minière et caravanière pré-saharienne, IX^e^-XIV^e^ siècles, *Hespéris-Tamuda*, 1970, 11, p. 103-139.

Rosselló Bordoy G., *L'Islam a les Illes Balears*, Palma de Majorque, 1968.

— *Ensayo de sistematización de la cerámica árabe en Mallorca*, Palma de Majorque, 1983.

— La céramique arabe à Majorque (problèmes chronologiques), *La céramique médiévale*, 1980, p. 297-309.

— (éd.), *Illes Orientals d'al-Andalus*, Palma de Majorque, 1987.

Roth N., Some aspects of muslim-jewish relations in Spain, *Estudios en homenaje a D. Claudio Sánchez Albornoz*, II, Buenos Aires, 1983, p. 179-214.

Rozi A. I., *The social role of scholars ('Ulamâ') in Islamic Spain. A study of medieval bibliographical dictionaries (tarâjim)*, Philadelphie, 1983.

Rubiera Mata M. J., *La taifa de Denia*, Alicante (1^re^ éd., 1985), 2^e^ éd., 1988.

Sâlim A., *Ta'rîkh madînat al-Mariyya al-islâmiyya. qâ'idat usṭûl al-Andalus*, Beyrouth, 1969.

Sâlim S., *Madînat Qâdis wa-dawru-hâ fî l-ta'rîj al-siyâsî wa-l-ḥaḍârî*, Alexandrie, 1990.

Santillana D., *Instituzioni di diritto musulmano malichita con riguardo anche al sistema sciafita*, Rome, 1938.

Schaube A., *Handelsgeschichte der Romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge*, Munich-Berlin, 1906.

Sénac Ph., *Musulmans et Sarrasins dans le Sud de la Gaule du VIII^e^ au XI^e^ siècle*, Paris, 1980.

— *Provence et piraterie sarrasine*, Paris, 1982.

SHMES : Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur.

Shihâb H. S., *al-Marâkib al-'arabiyya. Târîkhu-hâ wa-anwâ'u-ha*, Koweit, 1987.

Simonet F. J., *Historia de los mozárabes de España*, nouv. éd., 4 t., Madrid, 1983.

Solá E., *Argelia. entre el desierto y el mar*, Madrid, 1993.
Soustiel J., *La céramique islamique*, Paris, 1985.
Talbi M., *L'émirat aghlabide (184-296/800-909). Histoire politique*, Paris, 1966.
Tangheroni M., Economi e Navigazione nel Mediterraneo Occidentale tra XI e XII secolo, *Medioevo Saggi e Rassegne*, 1991, 16, p. 9-24.
Tapia Garrido J., *Historia General de Almería y su Provincia. vol. III-VI, Almería Musulmana*, Almería, éd. Cajal, 1986-1989.
Ta'rîkh al-baḥriyya l-miṣriyya, Alexandrie, 1973.
Terrasse H., *L'art hispano-mauresque des origines au XIII^e siècle*, Paris, 1932.
— *Histoire du Maroc*, 2 vol., Casablanca, 1949.
— Les forteresses de l'Espagne musulmane, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 1954, 134, p. 474-483.
— Les monuments de Ceuta d'après la description d'al-Anṣârî, *Al-Andalus*, 1962, 27, p. 442 et s.
Tolmacheva M., On the Arab system of nautical orientation, *Arabica*, 1980, 27, p. 180-192.
Torres C., A alcáçova de Mértola. História e arqueologia urbana, *Arqueologia*, 6, Porto, 1982, p. 86-95.
— *Cerâmica islâmica Portuguesa*, Lisbonne, Gulbenkian, 1987.
— *Mértola almoravide et almohade*, Ministère des Affaires culturelles du Maroc et Municipalité de Mertola, 1988.
Torres Balbàs L., Atarazanas hispanomusulmanas, *Al-Andalus*, 1946, 11, p. 175-209.
— Las Alhóndigas hispanomusulmanas y el Corral del Carbón de Granada, *op. cit.*, p. 447-481.
— Gibraltar, llave y guarda de España, *Al-Andalus*, 1947, 12, p. 168-216.
— Rábitas hispanomusulmanas, *Al-Andalus*, 1948, 13, p. 475-491.
— Alcaicerías, *Al-Andalus*, 1949, 14, p. 431-455.
— *Ciudades hispanomusulmanes*, 2 vol., Madrid, 1957.
— Almería Islámica, *Al-Andalus*, 1957, 22, p. 411-455.
Trauth N., Les produits métallurgiques du site médiéval de Saltés, *Archéologie islamique*, 6, 1996, p. 77-88.
Triki H., Hassar-Benslimane J., Touri A., *Tinmel : l'épopée almohade*, Milan-Rabat, 1992.
Udovitch A., Commercial techniques in early islamic trade, *Islam and the trade of Asia*, D. S. Richards (éd.), Philadelphie, 1970, p. 37-62.
— *Partnership and profit in medieval trade*, Princeton, 1970.
— Time, the sea and society : durations of commercial voyages on the Southern shores of the Mediterranean during High Middle Ages, *Princeton Near East Paper*, 1981, 31, p. 503-563.
Unger R. W., *The ship in the medieval economy (600-1600)*, Londres, 1980.
Urvoy D., *Le monde des ulémas andalous du V^e au VII^e-VIII^e siècle : étude sociologique*, Genève, 1978.
— *Pensers d'al-Andalus. La vie intellectuelle à Cordoue et Séville au temps des Empires berbères (fin XI^e-début XIII^e siècle)*, Toulouse, 1990.

Uthmân M., Al-Baḥriyya al-'arabiyya fî l-Andalus mundhu bidâyat ta'rîkhi-hâ ilâ 'ahd al-Khalifa 'Abd al-Raḥmân al-Nâṣir, *Al-Maurid*, 1983, vol. 12-4, p. 59-72.

Valdeavellano L. C., La moneda y la económia de cambio en la Península ibérica desde el siglo VI hasta mediados del siglo XI, *Settimane di Studi sull'Alto Medioevo 8 : moneta e scambi nell'Alto Medioevo*, Spolète, 1960, p. 203-230.

Valera Gomes R., *Cerâmicas Muçulmanas do Castelo de Silves*, Silves, Xelb 1, 1988.

— Cerâmicas muçulmanas orientais e orientalizantes do castelo de Silves, *Instituto Oriental*, Lisbonne, 1991, p. 13-39.

Vallvé J., Notas de metrologia hispano-árabe : el codo en la España musulmana, *Al-Andalus*, 1976, 61, p. 339-354.

— La industria en al-Andalus, *Al-Qanṭara*, 1980, 1, p. 209-241.

— Notas de metrologia hispano-árabe III, Pesos y medidas, *Al-Qanṭara*, 1984, 5, p. 147-167.

Valor Piechotta M., *La arquitectura militar y palatina en la Sevilla musulmana*, Séville, Diputacion Provincial, 1991.

Vanacker C., Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes du IXe au milieu du XIIe siècle, *Annales ESC*, 1973, 28-3, p. 659-680.

Verlinden Ch., *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, Bruges, 1955.

— La traite des esclaves. Un grand commerce international au Xe siècle, *Études de civilisation médiévale (IXe-XIIIe siècles). Mélanges offerts à Edmond René Labande*, Poitiers, 1974, p. 721-730.

— Les radaniya et Verdun. A propos de la traite des esclaves slaves vers l'Espagne musulmane aux IXe et Xe siècles, *Estudios en homenaje a D. Claudio Sánchez Albornoz*, II, Buenos Aires, 1983, p. 105-132.

Vernet J., Textos árabes de viajes por el Atlántico, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 1971, 17, p. 401-427.

— *Ce que la culture doit aux Arabes d'Espagne*, tr. G. Martinez Gros, Paris, 1985 (éd. esp., 1978).

Vernet R., Les relations céréalières entre le Maghreb et la Péninsule ibérique du XIIe au XVe siècle, *Anuario de Estudios Medievales*, 1980, 10, p. 321-335.

Vicéns Vivens J., *Historia de España y América, Social y económica*, Barcelone, vol. 1 et 2, 1987.

Viguera Molíns M. J., *Los Reinos de Taifas y las invasiones magrebíes*, Madrid, 1992.

Vilar J. B., *Cartes, plans et fortifications hispaniques du Maroc (XVe-XXe s.)*, Madrid, 1992.

Villain-Gandossi C., *Le navire médiéval à travers les miniatures*, Paris, 1985.

Vindry G., Présentation de l'épave arabe du Batéguier (Baie de Cannes, Provence orientale), *La céramique médiévale*, Paris, 1980, p. 221-226.

Wasserstein D., *The rise and fall of the Party-kings : politics and society in Islamic Spain, 1002-1086*, Princeton, 1985.

Watson A. M., The arab agricultural revolution and its diffusion 700-1100, *JEH*, 1974, 34, p. 7-35.

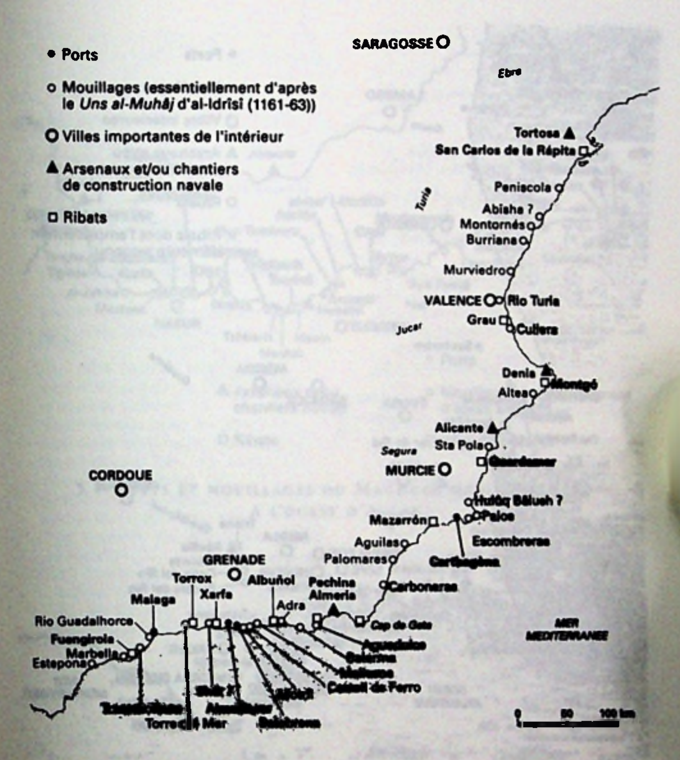
Zozaya J., Aperçu général sur la céramique espagnole, *La céramique médiévale*, Paris, 1980, p. 193-222.

CARTES

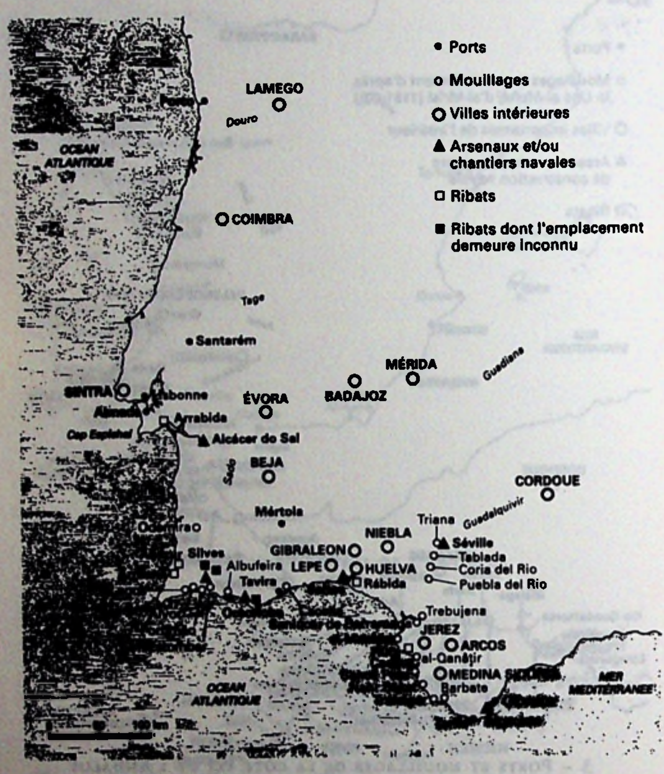
1 – Principaux ports de l'Andalus



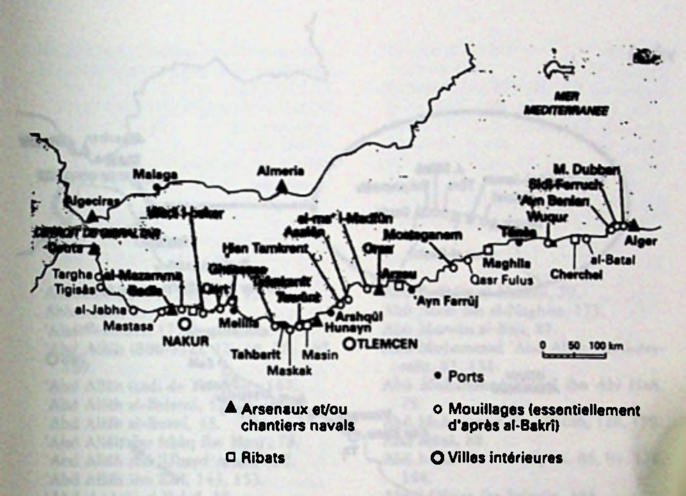
2 – Principaux ports du Maghreb occidental



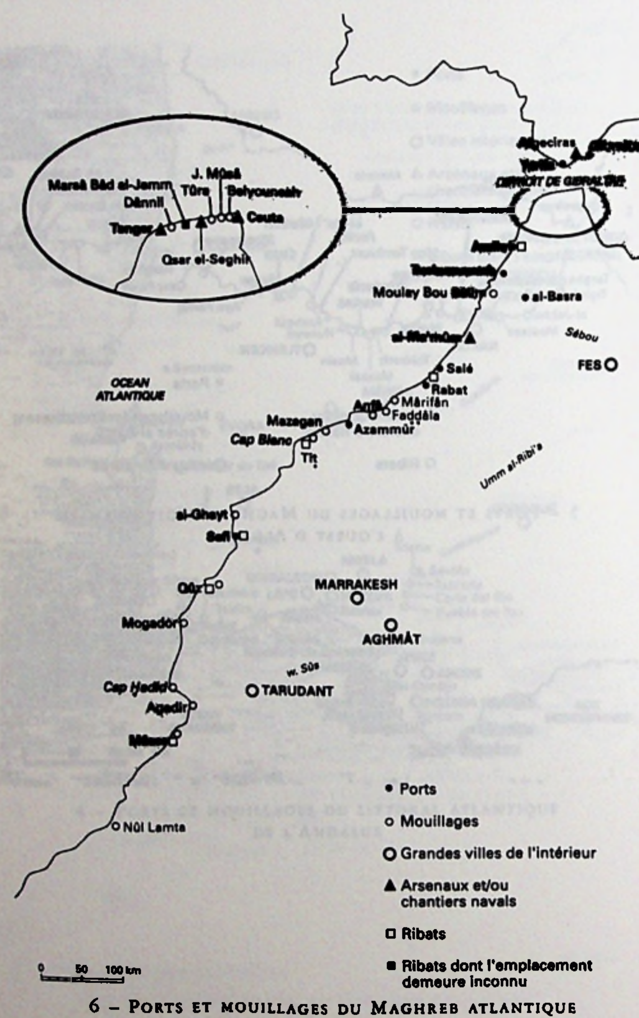
3 – Ports et mouillages de la côte est de l'Andalus



4 – Ports et mouillages du littoral atlantique de l'Andalus

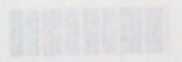


5 – PORTS ET MOUILLAGES DU MAGHREB MÉDITERRANÉEN À L'OUEST D'ALGER



6 – Ports et mouillages du Maghreb atlantique

Index



A l'attention du lecteur :

Ce livre a été imprimé pour vous, à l'unité. Son contenu est fidèle à l'œuvre originale. Seule sa forme peut parfois en différer par certains décalages d'aspect mineurs et par sa couverture adaptée à la présente édition.

Les Presses universitaires de France, en associant technologie numérique et pérennité de la pensée, sont heureuses de faire revivre cet ouvrage extrait de leur fonds éditorial des titres en voie d'épuisement, dans son format d'origine et sur papier, afin de satisfaire votre demande dans les meilleures conditions de confort de lecture.

10,65 €

